16e Annee — N° 170

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

1er Février 1913

VIE AU GRAND AIR

LES DRAMES DE L'AVIATION : CHARLES NIEUPORT

Le très remarquable pilote, Charles Nieuport, qui, par culte pour la mémoire de son frère, victime de l'aviation, avait voulu continuer son œuvre, a trouvé la mort avec son mécanicien, R. Guillot, dans une terrible chute.

PIERRE LAFFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

DRÊCHES DE CAROUBES SÈCHÉES

à **10** fr. **50** les 100 kilos (*logées départ*)

ALIMENTS DE PREMIER ORDRE

pour Chevaux, Bœufs, Moutons, Porcs, Volailles

CAROUBES BROYÉES - GRAINES de CAROUBES

PULPES de BETTERAVES SÈCHÉES

extra blanches, qualité exceptionnelle

PROPRE A L'ALIMENTATION DE TOUT BÉTAIL

12 francs les 100 kilos (*logées départ*)

S'adresser : A la DISTILLERIE DU MAGNOU

par AIGREFEUILLE-D'AUNIS (Charente-Inférieure)

LIT MÉCANIQUE **DUPONT**

Appareil pour soutever les malades, s'adaptant à tous lits, pour fractures, phlébites, etc.

10, rue Hautefeuille, PARIS (VI^e^)

TÉLÉPHONE : 818-67

Catalogue franco

Officiers Ministériels

)OULOGNE-SUR-SEINE Propriété à usage de grai- netier, 4, rue de l'Abreuvoir et 5, rue du Bac. Rev. b. : .000 fr. M. à p. : 50 000 fr. Adj. le 14 fév. à 1 h. Et. e Me LOYSEAU, not., 24 *bis*, boulevard de Strasbourg.

Vente au Palais, le 15 février 1913, à 2 heures.

En 5 I. lots. **UN HERBAGE** sis à Biéville, canton de Mézidon (Calvados)

t construction à usage d'étable ; 14 hectares 39 ares 42 centiares. Mise à prix : 45.000 francs.

II. **IMMEUBLES** sis à Criqueville, canton de Dozulé (Calvados)

ompranant : 1° Herbage de 8 hect. 22 ares 90 cent. ; ° Pâture, avec maison de gardien, et jardin, 3 hectares 16 ares 90 centiares Mise à prix : 33.000 francs.

III. **IMMEUBLES** sis à Criqueville, canton de Dozulé (Calvados)

ompranant : 1° Pâture de 4 hect. 15 ares 40 cent. ; ° Un pré de 94 ares 10 cent. Mise à prix : 11.250 fr.

IV. **IMMEUBLES** sis à Criqueville, canton de Dozulé (Calvados),

ompranant : 1° Pré de 5 hect. 21 ares 60 cent. ; ° Pré de 1 hect. 35 ares 40 cent. ; 3° Pré de 47 ares 50 cent. Mise à prix : 17.250 francs.

V. **MAISON** d'habitation sise à Vanœuvres (EURE)

Mise à prix : 7.000 francs S'adresser à Me PIERRE ALAT, avoué, 43, rue du Colisée ; Me COTTIN, notaire, 6, rue Royale, à Paris.

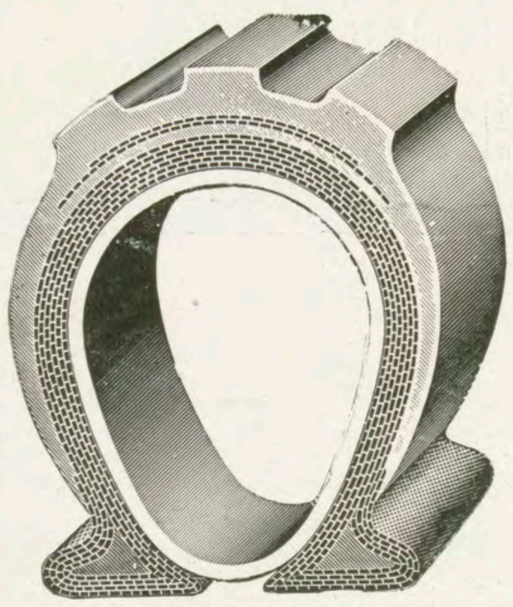
Vente au Palais, le 15 février 1913, à 2 heures.

HOTEL A PARIS avec jardin et cour,

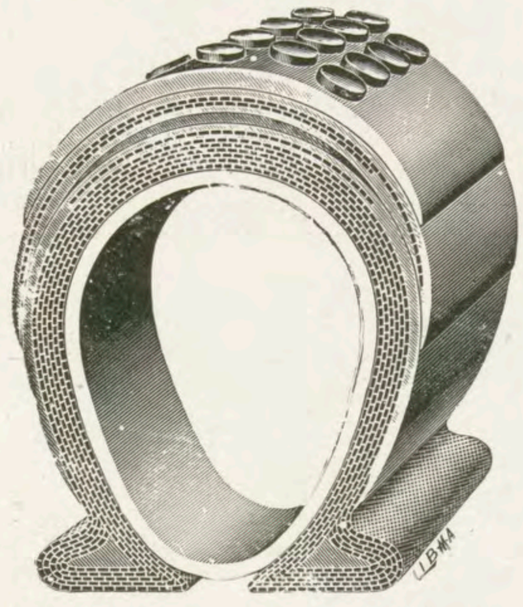
V. KLEBER 11 *bis*, et **RUE LAPÉROUSE**

Libre de location. Contenance : 938 mètres 91 cent. Mise à prix : 520.000 francs. S'adresser à Mes BERTHOUT, avoué ; THÉRET, notaire.

PNEU LUTETIA



Triple nervure "Lutetia"
Toile supplémentaire



Antidérapant "Lutetia"
Gabarit rationnel

SOCIÉTÉ PARISIENNE DU CAOUTCHOUC INDUSTRIEL

151, Quai de Javel, Paris *(XV^e^)*

Adresse télégraphique : *Tchouccaou, Paris.* Téléphone : 734-26

BANDAGES PLEINS "LUTETIA"

pour Camions automobiles et Autobus

2 MAISONS à Paris. 1° R. Réaumur, 17. Cce : 307 m. 44. Rev. br. 28.789 f. 30 M à p. : 280.000 f 2° R. de Sévigné, 38. Cce : 616 m. Rev. br. : 22.515 f. 60. M. à p. : 225.000 fr. A adj Ch. not. le 25 février. S'ad. aux not. Mes SAUCIER et POISSON, 15, bd Malesherbes, dép. ench.

A vendre à la barre du Tribunal civil de Bourges, le 20 février 1913, le **CHATEAU DE BARMONT** sis commune de Mehun-sur-Yèvre (Cher), et deux maisons à Mehun. S'adresser à Me D. LAVIE, avoué à Bourges, 32, avenue de la Gare.

CHEMINS DE FER DE L'EST

Voyages en Italie.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les Voyageurs qu'elle met à leur disposition différentes combinaisons de billets permettant de faire, dans des conditions très économiques, des excursions variées en Italie.

1° Dans toutes les gares de son réseau des billets d'aller et retour ou circulaires internationaux valables 60 jours au minimum et 120 jours au maximum, avec itinéraire tracé au gré des voyageurs ;

2° A Paris, et dans toutes les gares comprises sur le parcours, des billets circulaires à itinéraire fixe, valables 60 jours, permettant de se rendre en Italie par la voie de Belfort-Bâle-Saint-Gothard et d'en revenir par le Mont-Cenis ou par Vintimille ou inversement.

3° A Paris, des billets d'aller et retour *via* Saint-Gothard pour Milan et Venise (valables 30 jours) et pour Rome (valables 45 jours) susceptibles de prorogation.

La gare de Paris (Est) délivre à première demande les billets circulaires à itinéraire fixe et les billets d'aller et retour, quant aux billets comportant un itinéraire tracé au gré des voyageurs, ils doivent être demandés à l'avance.

Des trains rapides de 1re et 2e classes et des express des trois classes assurent journellement les communications entre Paris et Bâle avec correspondances immédiates sur l'Italie par Lucerne et la pittoresque route du Gothard. Par le rapide qui quitte Paris à 10 h. 10 du soir, la durée du trajet de Paris à Milan n'est que de 16 heures ; pour les voyageurs de 3e classe par l'express qui le suit, elle n'est que de 20 heures ; par les deux trains la traversée du Gothard s'effectue de jour.

Chemin de fer d'Orléans. — Relations directes entre Paris-Quai d'Orsay et les Colonies portugaises de l'Afrique, le Cap et le Natal, *via* Lisbonne.

Par service combiné entre les Chemins de fer Français d'Orléans et du Midi, ceux intéressés d'Espagne et du Portugal et l'Entreprise Nationale de Navigation.

Billets simples et d'aller et retour 1re classe (Chemin de fer et paquebots) entre Paris-Quai d'Orsay et Sao Thomé. Ambriz, Loanda, Banguella, Mossamédès, Capetown, Mozambique, Quelimane, Lourenço-Marquès et Beira.

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. — La Compagnie P.-L.-M. rappelle que de confortables *voitures automobiles* (coupés à 2 places ou omnibus à 6 places) assurent le service à domicile des voyageurs débarquant à la gare de Paris-Lyon, ou venant y prendre un train.

Adresser les commandes : Pour l'arrivée à Paris : par lettre à M. le Chef de gare de Paris-Lyon ou par dépêche (Parlyo-Paris) en indiquant l'heure exacte d'arrivée du train,

Les commandes remises à la gare initiale de départ ou à toute gare d'arrêt intermédiaire, sont transmises gratuitement par dépêche.

"La Françoise"

Grande Liqueur de Cognac

Créée à la Cour de François 1er

"La Françoise"
Grande Liqueur de Cognac
Préparée en 1494 au Ch.au de Cognac par le Gd Echanson de François 1er et de la Mme de Valois
Société de la Liqueur de Cognac La Françoise St Savinien-s-Charente près COGNAC

La Vie au Grand Air

N° 750 — 1er Février 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

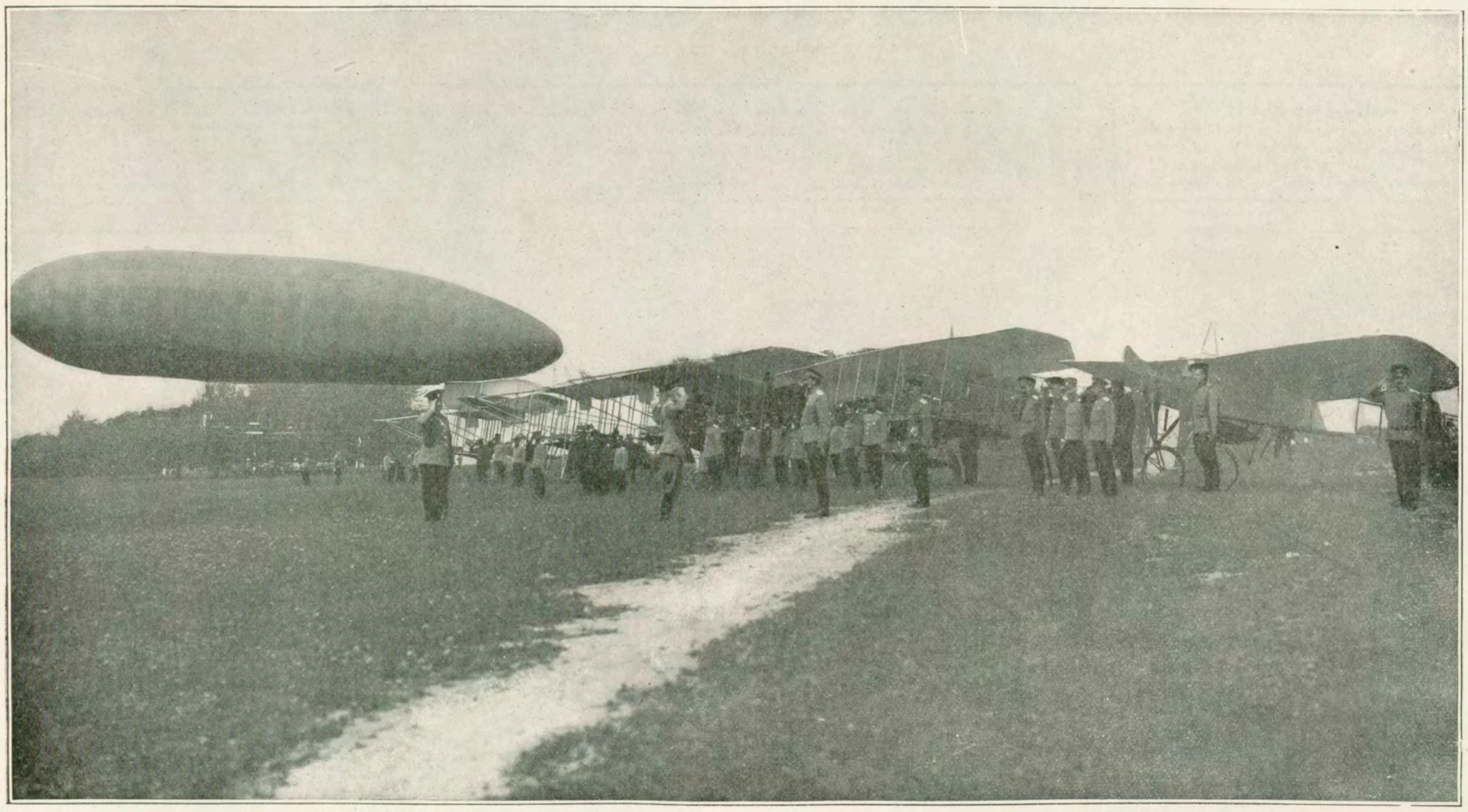
Jean Bielovucic

Oscar Bider

LES ALPES ET LES PYRÉNEES TRAVERSÉES

Vendredi et samedi derniers, deux aviateurs se sont signalés par des prouesses admirables. L'un, Oscar Bider, jeune inconnu, a débuté par un coup de maître, volant de Pau à Madrid, soit 500 kil., en traversant les Pyrénées dans leur plus grande largeur (monoplan Blériot, moteur Gnôme, magnéto Bosch) l'autre, Jean Biélovucic, un vétéran du succès, a renouvelé l'exploit que seul Géo Chavez avait réussi, en effectuant la traversée des Alpes, et en faisant preuve d'un héroïsme remarquable. Il montait un monoplan Hanriot, moteur Gnôme ,magnéto Bosch, bougies Oléo, hélice Chauvière.

L'AVIATION MILITAIRE RUSSE



LE DIRIGEABLE KOBTCHICK ET LES AVIONS MILITAIRES

L'aviation militaire russe se développe de plus en plus et prend une extension telle qu'elle pourra bientôt rivaliser avec notre cinquième arme, ce dont nous ne pouvons nous plaindre. D'ailleurs, la flotte aérienne russe, aussi bien comme aéroplanes que comme dirigeables, est surtout constituée par des engins français.

UN APPAREIL NATIONAL

L'aviateur Sikorsky se prépare à accomplir un vol à bord de l'appareil *Sikorsky 6*, de sa construction, qui a été primé au concours d'aviation militaire russe.

LE DIRIGEABLE LEBED

La Russie possède plusieurs dirigeables et presque tous sont de construction française. Ils sont tous du type souple.

DE L'AVANTAGE QU'ONT NOS LECTEURS A S'ABONNER A LA „ VIE AU GRAND AIR "

En s'abonnant à la *Vie au Grand Air*, au lieu d'acheter cette revue au numéro, nos lecteurs réalisent une économie intéressante. Outre l'agrément qu'ont les abonnés de recevoir régulièrement leur revue a domicile, ils ne déboursent que 24 francs au lieu de 29 fr. 50 soit :

Une économie de 5 fr. 50.

De plus, chaque abonné a droit à DEUX PRIMES, d'une valeur de 12 francs chacune, qui remboursent entièrement le prix de l'abonnement.

Tout abonné a également droit aux nombreux avantages énumérés au *Carnet Multiprimes*, dont une nouvelle édition vient de paraître. Ce carnet est adressé sur demande, accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0 fr. 50 pour frais divers. (Etranger 0 fr. 75).

PROPOS D'UN SPORTSMAN

NE DITES PAS..... MAIS DITES.....

Une série de jugements retentissants vient de fixer en France une jurisprudence qui peut rendre aux chauffeurs, soucieux de leurs devoirs (et de leur casier judiciaire), d'importants services.

Le tout est d'être prévenu, et de bien s'y prendre dès le début.

Je suppose, par exemple, que vous descendiez les Champs-Elysées à 80 à l'heure, avec une limousine pesant deux tonnes. En arrivant au rond-point, vous rencontrez une jeune dame quelconque tenant un enfant dans ses bras. Vous faites, naturellement, du tout une pâtée sanglante.

L'agent de service arrive et vous arrête, cependant que la joule ameutée et hurlante menace de vous lyncher. Du sang-froid, mon ami, du sang-froid.

Ne dites pas, pour rien au monde :

« Pauvre femme! Je ne l'avais pas vue, je ne la connaissais pas. Ce sera le remords de ma vie!... »

Vous récolteriez, certainement, vos cinq ans de prison au minimum, et le populo vous écharperait sur place en attendant mieux.

Mais, dites au contraire, avec assurance :

« Ah! la saleté! Je ne l'ai pas ratée. Je l'aimais, cette femme, monsieur l'agent. Elle avait dit qu'elle me quitterait, un jour; alors, je n'ai pas pu me faire à cette idée. Je l'ai écrasée! Je crois, d'ailleurs, qu'elle n'a pas souffert! »

L'agent vous saluera respectueusement, il vous dressera, pour la forme — car, en France, on est toujours un peu esclave de la forme — quelque contravention pour excès de fumée ou pour ne pas vous être arrêté à son signal. Soyez poli, sans quoi vous risqueriez gros. Avec de la politesse, vous aurez 16 francs d'amende, ce qui n'est pas grand'chose.

Vous n'avez qu'à attendre une amnistie, cela ne vous empêchera pas même d'être décoré. Et vous aurez, en attendant, la satisfaction d'entendre la foule murmurer :

« Il est très bien, ce garçon-là! » Cependant qu'une petite dame, hypnotisée, vous dira tout haut, les yeux brillants :

« C'est un rude gaillard! » C'était elle qui, tout à l'heure, voulait vous crever les yeux quand elle croyait que vous ne l'aviez pas fait exprès. Il n'est rien de tel que de s'expliquer.

Il se peut cependant que l'agent (il en est qui arrivent de province), ne soit pas au courant, insiste et dise :

« Mais, enfin, et l'enfant? »

Répondez avec noblesse :

« Je n'ai pas voulu le rendre orphelin! »

Si quelque malotru — il en est toujours — a le mauvais goût de déclarer que l'infortunée a été broyée en s'efforçant, en vain, de se défendre, entraînée sous la voiture, ajoutez avec un pleur dans la voix :

« Elle me résistait, et je l'ai laminée! »

Dans le cas improbable où vous seriez poursuivi, vous serez naturellement acquitté, et vous recevrez, à défaut de la médaille des Sociétés de Préparation au tir de guerre, réservée aux héroïnes du revolver, la médaille d'or des bons conducteurs (don de l'A. G. A.)

Seulement, il y a des risques. N'allez pas rater le sujet et lui projeter de la boue à la figure. Vous n'y couperiez pas de quelques jours de prison.

Et ce serait justice! Quand on est maladroit, on reste tranquille!

WHIPPER

AVIATION

Au service des Turcs

Impressions de Léon Letort.

[Après avoir publié les impressions de guerre de Fred Paillard sur l'aviation en Bulgarie, d'Emile Védrines sur la cinquième arme en Serbie, nous donnons aujourd'hui celles du très brillant pilote, Léon Letort, qui était au service de la Turquie. Letort, qui termina son service militaire à la classe dernière, est un remarquable conducteur. Il possède le brevet supérieur militaire n° 84, ayant couvert les 450 kilomètres réglementaires en 2 jours et à 1.500 mètres d'altitude moyenne. Il était le premier sapeur-aviateur ayant le précieux diplôme. Pendant les dix premiers mois de 1912, il a volé plus de 15.000 kilomètres au régiment.]

Au moment de la guerre balkanique, ne voyant pas de quel côté je pouvais me diriger pour gagner ma vie comme aviateur, je passai un contrat de quatre mois avec le gouvernement ottoman et quittai Paris le 12 octobre avec mon mécanicien, Jean Lhéritier, un confrère, l'aviateur Cailleau, son mécanicien Cumont et un lieutenant turc, Mithat, qui venait de passer son brevet.

Le voyage s'effectua fort bien par la Suisse, l'Autriche-Hongrie et la Roumanie. A Fétesti, un déraillement nous donna cinq heures de retard. A Constantza, nous embarquâmes sur un bateau roumain, le *Régeli Caroli*, dont le commandant, très aimable, nous offrit gratuitement des cabines de 1re, quoique nous n'ayons que des 2e.

LÉON LETORT

J'arrivai à Constantinople le mercredi 15 octobre à 4 heures. Au Pont de Galata, nous assistions à la réception, par tous les ministres, du prince héritier de Turquie qui se trouvait sur notre bateau et revenait de Vienne où il était allé aux eaux. Sitôt débarqués, nous nous rendons à l'hôtel Tokattian, dans le quartier européen (Péra).

Le jeudi 19, visite au ministère de la Guerre (Séras Kérat), dans le quartier de Stamboul, véritable palais de marchands, où chacun vendait du café turc, des gâteaux, cirait des chaussures, courait, braillait, hurlait. J'étais quelque peu interdit de ce manque d'ordre.

Après avoir déambulé dans les bureaux de 9 heures du matin à 7 heures du soir, je finis par toucher mes appointements. En retournant à l'hôtel, je rencontrais un véritable défilé de réservistes turcs, venant de l'Asie, en costumes multicolores et carnavalesques. Ils poussaient des cris de guerre lugubres et sauvages.

Le lendemain, je retournais au ministère chercher des ordres. Je fus désigné pour l'armée du Vardar. Mon collègue Cailleau devait se rendre à Andrinople avec Granel. L'après-midi j'allais à San Stéphano, champ d'aviation situé à 20 kilomètres de Constantinople. Là, je trouvais, abrités sous deux hangars en bois, au milieu d'une vaste plaine : 1 Blériot tandem 70 chx en assez bon état et 4 Rep, dont 2 en état de vol; 2 Deperdussin (1 tandem et 1 Anzani 25 chx) très mal entretenus et mis au rebut et 2 Bristol tandem 70 chx n'ayant jamais volé.

Dans un autre camp, il y avait 2 Arlan, appareils allemands, pilotés par des Allemands qui ne volèrent jamais et qui, au moment de la bataille de Tchataldja, entendant la fusillade, prirent peur, retournèrent leurs monoplans, y mirent le feu et se sauvèrent, restant 48 heures sans manger. Quel ne fut pas leur désappointement en apprenant, par la suite, que cette fusillade, qui les avait si fort effrayés, provenait seulement de Turcs se battant entre eux.

Après ma visite, je regagnais Constantinople où j'allais acheter un uniforme de lieutenant turc pour moi, de sous-lieutenant pour mon mécanicien, Jean Lhéritier, ainsi que deux lits de camp. Et le lendemain, j'allais me mettre à la disposition du capitaine Fessa, chef de mon escadrille, mais il avait devancé son départ et je le manquais d'une heure. Je rentrais à Constantinople, guidé par le lieutenant aviateur turc Fazil, pilote de Bristol, qui me conduisait au ministère de la Guerre chercher de nouveaux ordres.

Muni d'un laissez-passer signé par le ministre de la Guerre, je m'embarquais pour Salonique dans un train bondé de soldats et de munitions. A 3 heures, nous partions et c'est alors que commençaient les péripéties de la guerre. A Pawlokeni, nous restions sur une voie de garage pendant 9 heures. A Dedeaghadje, il y avait presque 36 heures que je n'avais pas trouvé à manger. J'attendais 12 heures avant de pouvoir partir. A Demirbeylé, le mécanicien, donnant un coup de frein pour éviter un âne qui deambulait sur la voie, brisait deux attelages de wagon d'où 4 heures de retard. Pendant ce temps, les officiers turcs allaient prendre un bain de pied dans un étang voisin.

A partir de là, à chaque pont, et ils étaient nombreux, le mécanicien descendait et allait observer si des bombes n'étaient pas dissimulées. Enfin, arrivée à Salonique le mercredi 23 octobre, à 1 h. 50, après un voyage de 800 kilomètres en 70 heures!

Je me rends auprès du commandant de la place et, avec de nouveaux ordres, je repars le soir même pour Keuprulu, à 30 kilom. d'Uskub. J'y arrivais le lendemain matin et trouvais le capitaine Fessa, chef de l'escadrille, le lieutenant Noury, pilote de Rep, deux sous-lieutenants observateurs, un officier mécanicien et huit mécaniciens, tous très paresseux et dont les trois quarts n'avaient jamais vu d'aéroplane. Il y avait un Blériot tandem 70 chx et un Rep tandem 70 chx, 1.500 litres d'essence, 150 kilogrammes d'huile de ricin, quelques pièces de rechange pour le Rep, mais rien pour le Blériot.

Après les présentations au général de la place que je trouvais étendu sur un divan, au milieu de tasses de café, de thé et de boîtes de cigarettes, je montais le Blériot avec Lhéritier. Le soir je faisais un vol de 50 minutes.

Keuprulu est dans le fond d'une vallée entourée de montagnes. Pour sortir de ce trou, il faut tourner en rond jusqu'à 1.500 mètres en essuyant de violents remous. Les habitants de la ville et les soldats, n'ayant jamais vu voler, me prenaient pour un phénomène. Nous laissâmes l'appareil au milieu du champ en le couvrant d'une bâche.

Le lendemain 25, je devais me rendre par la voie des airs à Uskub, a 30 kilomètres de là. Mais à 6 heures du matin, grande débandade, sauve qui peut — cri très apprécié des Turcs, — l'ennemi Serbe se trouvait à Uskub. Nous recevons l'ordre de rentrer à Salonique. Nous démontons l'appareil et nous embarquons le tout sur un wagon. Nous nous entassons, avec les bagages, dans un wagon à bestiaux d'une saleté repoussante, où nous sommes 30 avec tout notre matériel. Il n'y avait que de ces wagons, les quelques rares 3e classes étant occupées par des officiers Turcs blessés. Le chargement se composait de femmes, d'enfants, de vieillards et d'une multitude de fuyards que nous étions obligés de chasser à coups de pied pour ne pas être étouffés. Il y avait des gens partout, sur le toit des wagons, sur les marche-pieds, sur les tampons. Le convoi s'ébranla à midi. Les routes étaient sillonnées de fuyards et d'émigrants. Toutes les stations en étaient bondées et nous devions fermer la porte pour ne pas êtres débordés. Chose curieuse, nombre d'émigrants se promenaient avec des machines à coudre et des phonographes sur le dos. Un peu après Krévolak, une bande de brigands des montagnes attaquait notre train. Heureusement, les fuyards qui étaient avec nous s'armèrent de courage devant l'imminence du danger et les repoussèrent.

Après mille péripéties, arrivée à Salonique à 11 heures du soir. Je n'avais rien mangé depuis 48 heures et à ce moment tardif il était impossible de trouver quoi que ce soit. J'allais alors me coucher très fatigué, suivant le proverbe : « Qui dort dîne ».

Le lendemain, après m'être enfin restauré, j'allais visiter la ville, assez jolie, construite sur le versant d'une colline. Elle abrite 100.000 habitants, dont 40 0/0 de Grecs, 40 0/0 de Juifs, 10 0/0 d'Européens, et à peine 10 0/0 de Turcs. N'ayant pas d'ordre, nous laissons nos appareils dans le wagon. Enfin, le 31 octobre, je montais le Blériot et volais pendant deux heures, avec mon mécanicien comme passager. Nous allions sur la ville, le golfe et remontions le Vardar jusqu'à Mustapha. Je suis le premier pilote ayant évolué à Salonique, aussi, à mon passage, toutes les femmes turques rentraient-elles dans leur harem, en hâte, me prenant pour le diable. C'était assez pittoresque!

Le 1er novembre, démontage de l'appareil pour partir pour Monastir. A 11 heures du soir, en me promenant, j'assistais à l'explosion du *Foukhet-Bouland* (garde-côte turc), qu'un torpilleur grec, qui avait forcé la passe de Karabouroum, venait de faire sauter à 200 mètres des quais.

Le lendemain, contre-ordre. Nous remontons les appareils. Je fais plusieurs vols sur la piste et sur les quais, allant saluer les cuirassés étrangers et, en particulier, le *Bruix*, cuirassé français.

Le 3 novembre, reconnaissance de 2 heures 45, sur le Vardar et sur la bataille de Yenidjé, qui dura six heures sans discontinuer. Je reconnus les

positions grecques, le long du Vardar, et j'appris, par la suite, que l'on avait tiré plus de 10.000 cartouches sur moi. Mais comme j'étais à 1.800 mètres, je ne craignais rien et ne m'aperçus même pas de cette fusillade. J'avais, comme passager, un capitaine d'artillerie turc, qui montait pour la première fois en aéroplane, et qui admira, avec moi, la beauté des éclairs de canons et les gerbes qu'ils provoquaient. Le 4 et le 5 novembre, vent de tempête, repos.

Le 6, vol de 1 h. 45, sur le golfe de Salonique, Je dépassais la passe de Karabouroum, vérifiant la flotte grecque, composée de nombreux bâtiments marchands qui attendaient la prise de Salonique, pour qu'on leur ouvre la passe. Je rentrais par le Vardar. Un lieutenant d'infanterie turc m'accompagnait.

Le 7 novembre : plusieurs vols sur la piste et sur la ville, mais le brouillard qui régnait à partir de 200 mètres m'empêchait d'aller au-dessus de l'ennemi.

Le 8 novembre: vols sur Salonique, puis, je vais reconnaître les positions des armées sur Yenidjé, Tekeli, Awret-Hissar, avec un passager.

Dans la nuit du 8 au 9, j'allais, d'après les ordres du commandement de l'armée de Strouma, enlever certaines pièces des appareils pour les rendre inutilisables et le 9, à neuf heures du matin, la ville de Salonique se rendait à l'ennemi.

J'étais réveillé par le poète grec, Montsoucas, qui faisait un discours sous mes fenêtres. Immédiatement, de toutes parts, des drapeaux grecs sortaient, saluant les vainqueurs. Tous les Turcs, pris de peur, déchiraient leur fez avec ostentation.

Le 11, les armées bulgares entraient à Salonique, qui s'était rendue à la condition que les officiers garderaient leur épée et que les soldats désarmés seraient renvoyés dans leurs foyers, avec défense de reprendre part aux hostilités.

Je me promenais donc dans Salonique, visitant les camps turc, bulgare et grec, et attendant de nouveaux ordres, lorsque les officiers aviateurs grecs, auxquels j'avais été désigné par des espions, me harcelèrent de questions, voulant que je leur rende les pièces que j'avais enlevées aux appareils et que je passe un contrat avec eux, ou voulant m'emmener, comme prisonnier de guerre, dans un fort à Athènes.

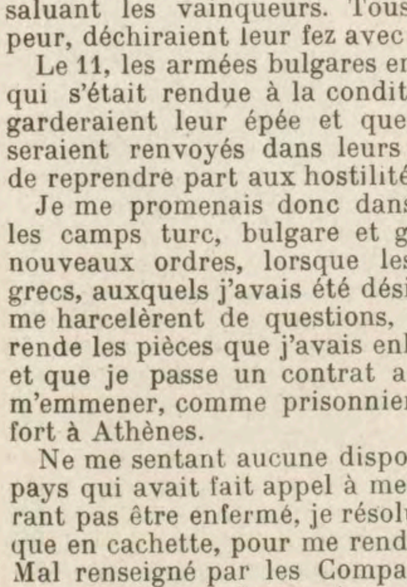
Ne me sentant aucune disposition pour trahir le pays qui avait fait appel à mes services, et ne désirant pas être enfermé, je résolus de quitter Salonique en cachette, pour me rendre à Constantinople. Mal renseigné par les Compagnies de navigation, m'assurant que le service ne fonctionnait plus entre Salonique et Constantinople, à cause du choléra, je me vis forcé de m'embarquer, sans éveiller l'attention des Grecs, le 17 novembre, sur un bateau français, le *Danube*, qui me débarqua, ainsi que mon mécanicien, à Marseille, le 24 novembre.

LÉON LETORT.

La mort de Nieuport

Comme son frère Edouard, il a été victime de la Science nouvelle.

EDOUARD NIEUPORT, le génie disparu, avait accompli des prouesses admirables aux grandes manœuvres de 1911. Le dernier jour, le vent soufflait en tempête, les éléments étaient coalisés, les pilotes ne volaient pas, mais Edouard Nieuport était avant tout constructeur. Les autorités militaires, pour se rendre compte des qualités de son appareil, exigèrent un vol. Avec le courage d'un héros, il s'éleva, fit des merveilles, mais au moment de l'atterrissage, son monoplan fut écrasé à terre par un remous traître. Le lendemain, Edouard Nieuport, victime du devoir, mourait des suites de ses blessures.



CHARLES NIEUPORT.

Son frère Charles, son *alter ego*, faillit devenir fou de douleur, car depuis sa plus tendre jeunesse, il avait uni sa vie à celle d'Edouard et ne le quittait jamais. Edouard avait fait du cyclisme. Charles se consacra à la piste. Edouard avait essayé de l'automobile, Charles le suivit dans cette nouvelle voie. Edouard, enfin, mit son cerveau génial au service de l'aviation, Charles devint son plus fidèle collaborateur. D'une modestie exagérée, Charles ne parlait jamais qu'en citant le paroles d'Edouard. Celui-ci parti, qu'allait-il devenir ?

Il continuerait l'œuvre du grand disparu! Et tous se rendirent alors compte que Charles était plus qu'un admirateur de l'aîné. Lui aussi, avait des idées, lui aussi était un homme d'élite et pourtant, toujours il restait dans l'ombre, rejetant sur les autres le mérite de son travail opiniâtre et clairvoyant. Et, à l'âge de trente-trois ans, après l'avoir assisté à l'accident d'Edouard, après l'avoir vu mourir dans ses bras, Charles Nieuport, triomphant de ses craintes et de ses rancunes pour l'aéroplane, qui lui avait enlevé l'être qu'il chérissait, se mit à faire son apprentissage de pilote, pour céder à des exigences indépendantes de sa volonté. N'est-ce pas là le plus admirable exemple de courage et d'énergie donné jusqu'ici par l'aviation ?

Charles Nieuport, d'ailleurs, devint rapidement un pilote remarquable, faisant preuve d'une sûreté et d'une habileté rares, montrant ses qualités de metteur au point hors ligne. Ses voyages, il les accomplissait sans essayer de faire parler de lui. Il ne vola jamais avec l'idée de se faire de la publicité. Son rôle était plus noble, son but était plus héroïque : il continuait l'œuvre de son frère!

Aux grandes manœuvres, il se signala par des vols admirables. Il passa son brevet militaire sans bruit. Récemment encore, dans la tempête, malgré la houle, il réceptionna deux hydravions de la marine, qu'il avait étudiés et préparés lui-même.

C'est dans une réception d'appareils qu'il trouva la mort! Une commission militaire attendue depuis plusieurs mois était enfin venue à Villesauvage pour assister aux essais. Charles Nieuport monta sur son monoplan triplace 100 chevaux, type du vainqueur du concours de Reims. Mais c'était un engin modifié d'après les instructions de Chalais-Meudon! Nous n'insisterons pas sur les desiderata habituels des techniciens de cet établissement, car la polémique n'est pas de mise en face d'un effroyable malheur comme celui que nous pleurons aujourd'hui. Qu'est-il arrivé? On ne sait, sinon qu'aucune faute ne peut être imputée au pilote trop habile et trop prudent pour que sa compétence puisse être mise en doute. A 300 mètres de hauteur, le moteur s'arrêta et l'appareil glissa sur une aile pour venir s'effondrer sur le sol à une vitesse vertigineuse. Charles Nieuport et son mécanicien René Guillot étaient méconnaissables.

Et c'est ainsi que nous avons perdu l'ami le plus sûr, le plus sincère! Il est allé rejoindre son frère. Tous deux nous ont été enlevés de la même façon par une de ces odieuses fantaisies de l'implacable mort, qui frappe sans se soucier de ceux qui restent!

JACQUES MORTANE.

Poignée de nouvelles.

— Simon, l'excellent aviateur, et Bathiat, l'habile pilote, mettent au point actuellement un nouveau monoplan extrêmement rapide.

— Le comité de l'Union pour la sécurité en aéroplane a décidé d'attribuer un prix de 400.000 francs au meilleur dispositif de sécurité. Les expériences, très sévères, seront contrôlées par un jury composé de 15 membres.

AUTOMOBILE

L'ingénieur malgré lui!

Les gaietés de quelques formules.

LORSQUE, dans *le Médecin malgré lui*, le père d'Isabelle demande à Sganarelle pourquoi sa fille est muette, le malin faiseur de fagots demande à son tour « Entendez-vous le latin? — Point! — Ah! vous n'entendez pas le latin?— Non!

— *Katachrèse, aqua simplex, nominativo, rosus, rosa, rosum,* s'écrie à peu près le médecin malgré lui.

Et après avoir continué sur ce ton, pendant vingt lignes, sûr de n'être point compris, et par conséquent interrompu, il conclut par son immortel :

« Et voilà pourquoi votre fille est muette! »

Il doit y avoir, au service des mines, section des automobiles, un ingénieur malgré lui. On lui a demandé de trouver une nouvelle formule pour évaluer la puissance du moteur d'automobiles et il a dû s'informer :

« Connaissez-vous les mathématiques, la dynamique et la mécanique?

— Nenni! monsieur, nous n'y entendons goutte.

Peut-être même que quelqu'un a ajouté, comme dans Molière :

« Est-ce que ça guérit de la fièvre? »

— Ah! Ah! vous ne connaissez pas la dynamique, la mathématique et la dynamique?

— Pas le moins du monde!

— Eh bien! $P = KnD^2LV$, et pour les 4-cylindres $K = 0{,}00015$; pour les 2-cylindres $K = 0{,}00017$; pour les monocylindriques $K = 0{,}00020$; enfin pour les 6-cylindres $K = 0{,}00013$. Pas un fifrelin de plus, pas un fifrelin de moins.

Et voilà pourquoi notre fille est muette. Brouillamini, tintamarre !

Le plus triste de l'histoire, c'est que nous paierons la consultation, un bon prix sans doute. Il y a quinze jours, nous annoncions ici même que le ministère des Travaux Publics cherchait à augmenter, non le rendement des moteurs, mais le rendement des impôts. Il cherchait 8 millions de francs. Voilà que nous arrive aujourd'hui une nouvelle formule qui, j'en suis certain, ne diminuera pas nos charges. Je parierai même très volontiers qu'elle va les augmenter. C'est toujours comme cela en France, et on a toujours confondu : calculer au plus juste avec tondre au plus près.

Notez que cela ne nous empêchera peut-être pas, d'ailleurs, de voir l'impôt supplémentaire paraître un jour. Quand on prend du percepteur, on n'en saurait trop prendre. Prenons! Prenons! La nouvelle formule, c'est un fait certain, ne diminuera la taxe d'imposition d'aucune voiture, et cela augmentera fort sensiblement les charges de certaines d'entre elles, surtout de celles dont les moteurs peuvent atteindre un régime rapide, c'est-à-dire des moteurs à faible course, qui sont, en général, aujourd'hui, des moteurs de faible puissance. Ce sont donc les véhicules dits populaires qui seront les plus atteints par la nouvelle formule.

Notez d'ailleurs que ce calcul est souverainement injuste! La science de l'ingénieur va se tourner contre lui. Si d'une même cylindrée, il tire plus de cylindrées-minute en permettant, au gré du client, de varier et d'augmenter la vitesse de régime du moteur, le client devra payer cette trouvaille de l'ingénieur.

Dans la fameuse formule en effet : P = puissance en chevaux-vapeur du moteur ; K est un coefficient (variable avec le nombre des cylindres), n est le nombre de ces cylindres, D leur alésage et L la course commune, tous deux en centimètres, enfin V est la vitesse en tours par seconde.

Or, cette vitesse est appréciée et non constatée. La circulaire ministérielle déclare.

« Pour la vitesse V, le service des mines n'admettra qu'un chiffre ne présentant d'exagération ni dans un sens, ni dans l'autre (très bien, mais comment y parvenir). Pour le déterminer il fera usage de tous les renseignements utiles (nous n'en doutons point!) Une base d'appréciation (comment, nous n'arrivons, après toutes ces promesses qu'à une base d'appréciation), sera notamment obtenue en rapprochant (comment ? dans quelles proportions?) des vitesses effectives maxima réalisés sur la route, les données de la notice descriptive, concernant les rapports des engrenages, le diamètre des roues motrices, et les vitesses kilométriques correspondantes. »

En y ajoutant la densité de l'essence, la température hygrométrique, l'altitude, l'âge du mécanicien, son goût ou son dégoût de l'existence, on arrivera peut-être à une formule complète.

Seulement il faudra deux pages de la *Vie au Grand Air* pour l'imprimer sur une seule ligne.

En somme, on reprochait à l'ancienne formule d'être élastique et de pouvoir être interprétée par le percepteur. La nouvelle sera tout aussi élastique, mais elle sera interprétée par un ingénieur qui peut-être un grand et rapide dévoreur de logarithmes et ne rien connaître à l'automobile.

Il est permis d'en douter!

Le calcul de la puissance basé sur le carré de l'alésage et la course, et variant proportionnellement au produit de ces deux quantités est, à l'heure actuelle, une fantaisie mécanique, plutôt qu'une constatation de mécanique appliquée.

Enfin, la puissance d'un moteur variant comme sa vitesse en tours-seconde est une affirmation qui traite avec un joyeux mépris les courbes de puissance, leur progression et leur régression, aux diverses vitesses du moteur.

C'est pourquoi je conclurai volontiers :

— Ah! vous ne connaissez pas la mécanique appliquée?

— Que nenni!

— Eh bien! KnD^2LV, mon brave homme. C'est pour cela que votre fille est muette. Tâchez cependant qu'elle ne soit pas sourde, car nous allons lui demander de nous entendre : il s'agit de payer.

GEORGES PRADE.

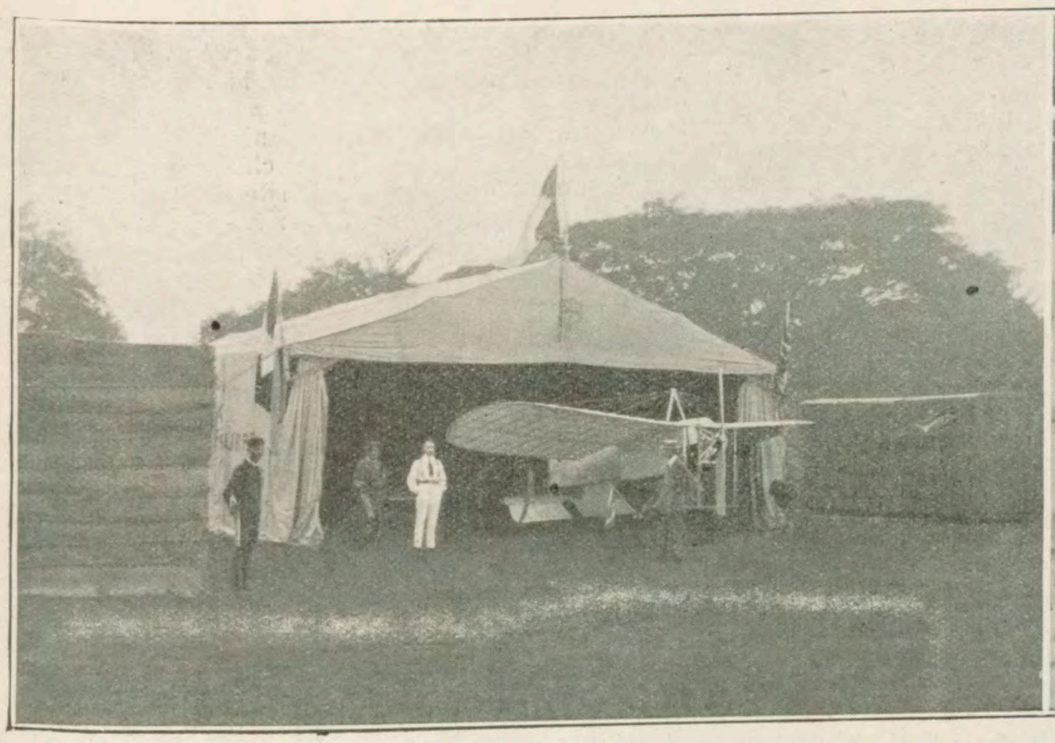
Poignée de nouvelles.

— La statistique accorde pour l'Amérique une voiture automobile pour 28 habitants.

— Il y a actuellement plus de 990.000 automobiles en service aux Etats-Unis, comme l'établit le chiffre de récipissés délivrés aux propriétaires de voitures.

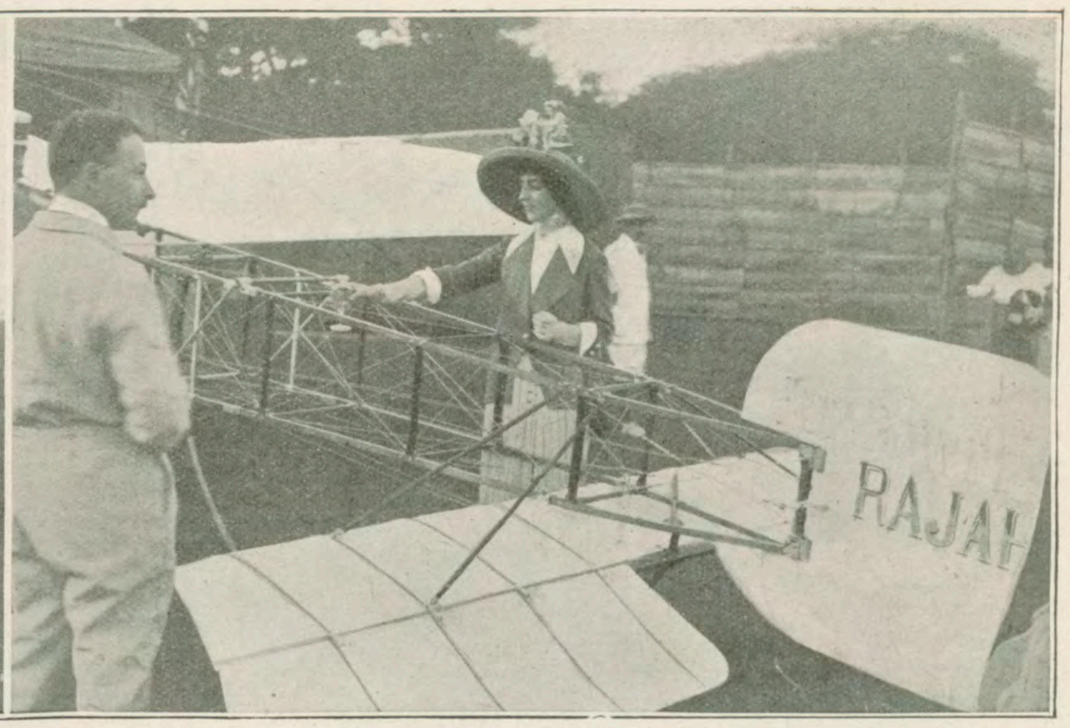
— Le *Times* vient de publier un curieux parallèle entre les accidents mortels de chemins de fer et d'autobus. Il a établi qu'il y avait un mort pour 403.103 milles parcourus sur la voie ferrée, et un mort pour 641.000 milles parcourus en autobus.

L'AVIATION A COLOMBO



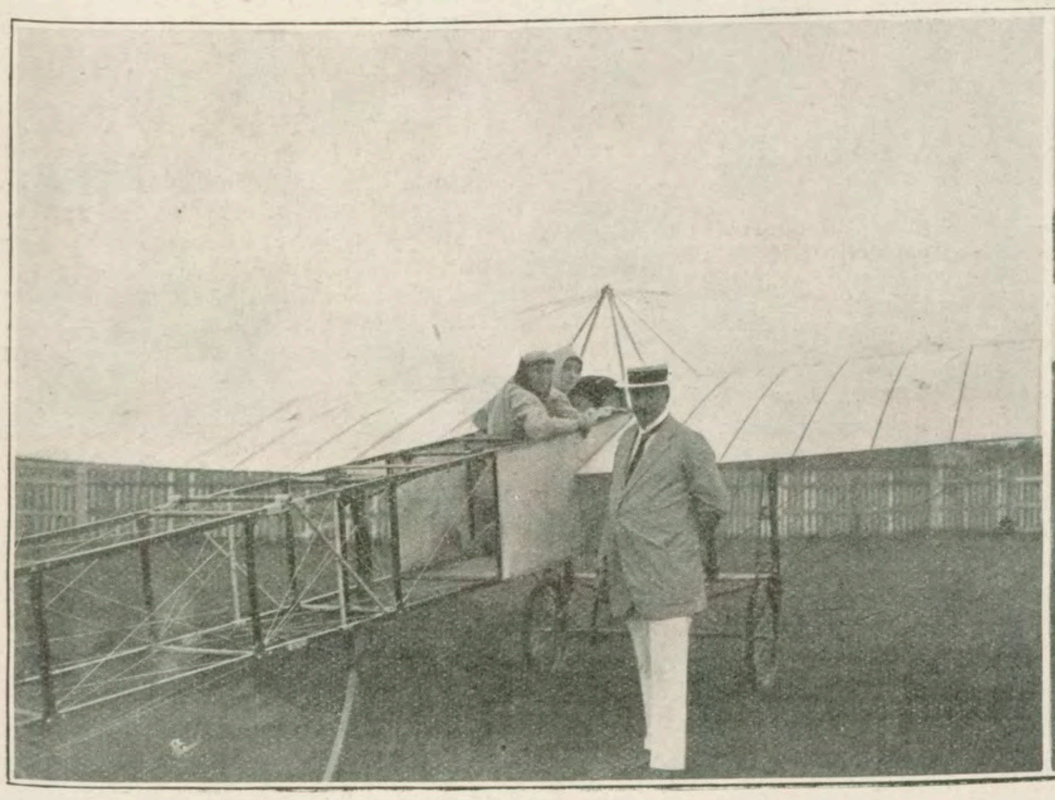
L'UN DES HANGARS

Georges Verminck et Marc Pourpe, qui ont entrepris une grande tournée d'aviation, ont commencé leur série de vols à Colombo, dans l'île de Ceylan.



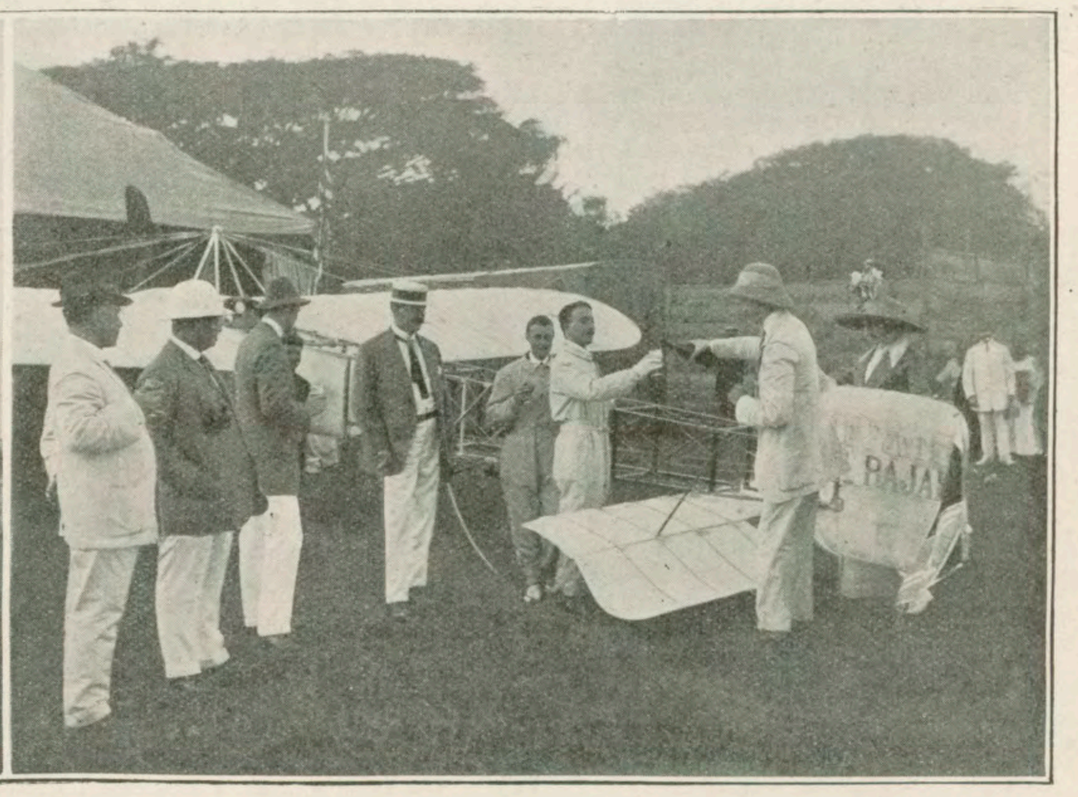
LE BAPTÊME D'UN APPAREIL

Ayant appelé l'un de leurs Blériots « Gun Powder », c'est-à-dire, poudre à canon, ce nom sembla subversif et les aviateurs le baptisèrent : « Le Rajah ».



MARC POURPE EMMÈNE UNE PASSAGÈRE

Le très adroit pilote Marc Pourpe en mène dans les airs, pour une randonnée au dessus de Colombo, Mrs Webster, marraine du « Rajah ».



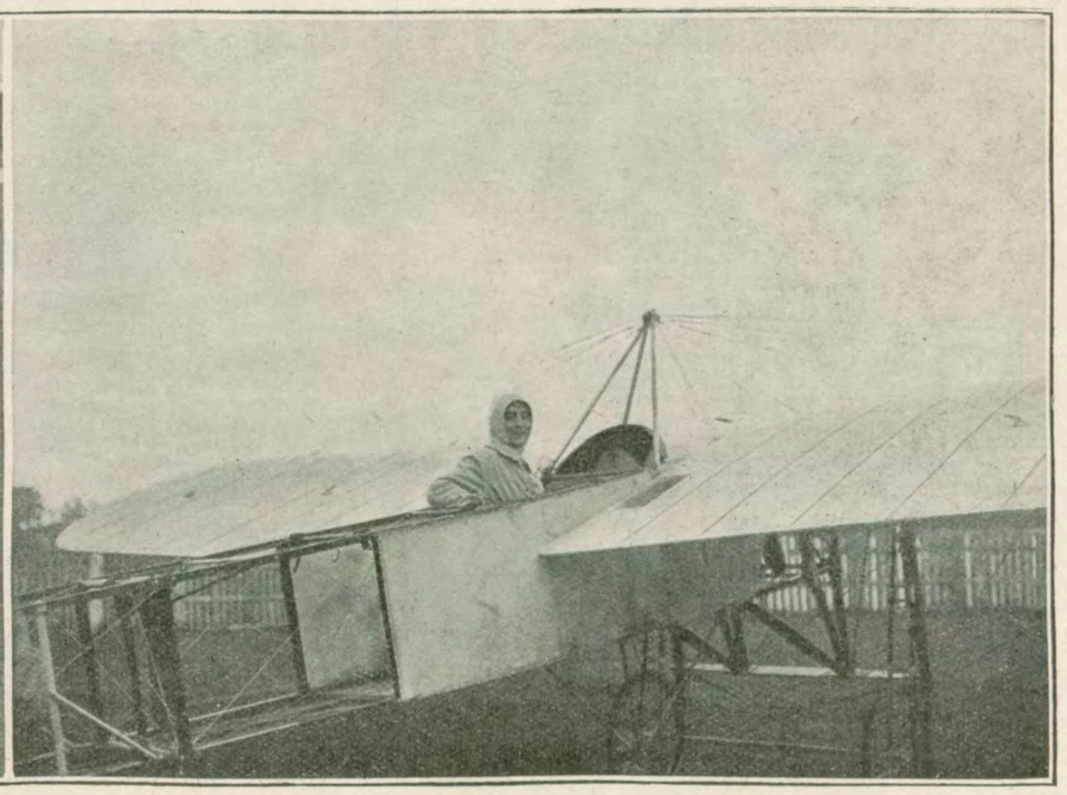
LE CHAMPAGNE D'HONNEUR

Après le baptême de l'aéroplane, on boit le champagne aux hangars et les aviateurs Georges Verminck et Marc Pourpe vont voler devant les autorités.

G. Ve minck. Cap. Webster. Mrs. Webster

UNE ÉLÉGANTE PASSAGÈRE

Mrs Webster tint absolument à effectuer des vols, avec les deux excellents pilotes et remporta un grand succès, qu'elle partagea avec ses conducteurs.



AVANT DE S'ENVOLER

Mrs Webster a pris place à bord du « Rajah », et attend que l'aviateur Marc Pourpe vienne la conduire dans les airs. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière.)

COUP D'OEIL AUTOUR DE NOUS

Conseils pour voyager en aéroplane (1)

[Le virtuose de l'aviation, Roland Garros, vient de publier à la librairie Pierre Lafitte et Cie un ouvrage remarquable *Le Guide de l'Aviateur*, dont nous extrayons cet intéressant passage.

Ce petit livre est complété par une préface d'Alfred Leblanc et une biographie de Garros, par Jacques Mortane.]

Il y a deux sortes de vol :

1° Les vols au-dessus des aérodromes;

2° Les vols à travers la campagne.

Les vols d'aérodrome exigent *le plus de souplesse possible*. Il faut éviter à tout prix les mouvements brutaux. Il convient de ne se permettre des acrobaties que lorsqu'on est rompu à toutes les traîtrises de l'air et à toutes les finesses de son appareil. Il faut *raisonner chaque mouvement*. Chaque vol doit apprendre quelque chose. On s'entraîne beaucoup mieux en faisant de *nombreux petits vols* qu'en restant trop longtemps en l'air : la fatigue *crispe* et fait voler *mal*.

Tous les aviateurs doivent s'inspirer de ces préceptes et les apprendre par cœur, sans quoi ils risqueraient de ne jamais accomplir de belles évolutions et surtout d'être victimes d'accidents dont les conséquences pourraient être très graves.

Il est facile de voyager en aéroplane, une fois qu'on vole bien, avec souplesse, sans fatigue et avec *sa liberté d'esprit:* les apprentis se perdent moins parce qu'ils ne savent pas se diriger que parce qu'ils sont trop occupés à voler. Avant d'aller à travers la campagne, il est donc indispensable d'avoir un certain entraînement des réflexes: la science de la direction et des repères vient vite ensuite avec l'expérience.

Avant tout, il est essentiel de s'inspirer des conseils suivants pour conjurer les pannes essentielles : ne partez jamais, sauf cas de force majeure, qu'avec un moteur soigneusement mis au point. On peut ainsi presque éviter les pannes ou les réduire aux encrassements anodins de bougies.

Passez soigneusement l'essence à la peau de chamois, de façon à empêcher les petites impuretés qui se trouvent dans le liquide de pénétrer dans le réservoir.

N'employez que de l'huile filtrée, de première qualité (pour le Gnôme, huile de ricin de première pression *sans acide*).

Il est prudent d'avoir toujours un jeu de soupapes d'admission et de soupapes d'échappement tout prêt, rodé, et ayant déjà fonctionné sur le moteur dont on se sert. Un Gnôme bien entretenu et bien au point n'a, comme pannes possibles, que l'usure d'un obturateur (segment), le bris d'une soupape d'admission, l'encrassement d'une soupape d'échappement ou l'encrassement d'une bougie.

Les obturateurs *bien montés* marchent toujours au moins 20 à 30 heures sans inconvénient: les autres pannes indiquées sont faciles à réparer.

Lorsque vous avez projeté un voyage, ne partez jamais qu'après avoir soigneusement et minutieusement préparé votre carte en raisonnant votre itinéraire.

Une bonne carte est toujours utile, même pour des trajets simples et faciles. En France, la meilleure carte est celle au 200.000e du service géographique de l'armée.

En voyage, la meilleure altitude est de 500 mètres. Quelquefois, on est obligé de rester plus bas pour y voir en cas de pluie, de brume, etc., ou de monter plus haut pour éviter de mauvais remous. 90 fois sur 100, on évite les courants contraires, lorsqu'on peut s'élever assez haut pour trouver le calme : il suffit parfois d'atteindre 800 ou 1.000 mètres, d'autres fois 2.500 et même 3.000 mètres.

A 3.000 mètres, il fait presque toujours calme ou vent régulier : malheureusement, il est rare qu'on puisse atteindre cette hauteur sans inconvénient pour la direction, à cause des nuages qui cachent la vue du sol.

Il est utile de remarquer tout le temps le terrain où il serait le plus avantageux de descendre en cas de panne. La première chose à faire, lorsque le moteur s'arrête, c'est, s'il y a du vent, de se mettre en descente *vent debout:* il vaut mieux, surtout s'il fait mauvais temps, atterrir vent debout dans un terrain défavorable que vent arrière dans un meilleur. Cette règle est d'autant plus importante que l'appareil dont on se sert est plus rapide.

Il faut toujours voyager le moins lourd possible, de façon à posséder un excédent de puissance providentiel en certains cas. Plus on est lourd, plus il est dangereux de voyager bas.

La boussole est presque toujours utile. Elle est souvent indispensable. Mais elle est d'un emploi délicat et on n'apprend à bien s'en servir que par l'expérience.

La pluie et le brouillard sont les ennemis les plus dangereux de l'aviateur.

Lors du Circuit d'Anjou, les remous me gênèrent considérablement, le brouillard me fut très désagréable, mais la pluie fut ma pire ennemie. Elle me fouettait la figure comme autant de coups de cravache que j'aurais reçu sur le visage et j'étais obligé de me mettre le coude devant les yeux pour me protéger, tandis que je ne conduisais que d'une main. Je ne pouvais garder les lunettes qu'elle brouillait, au point qu'il m'était impossible de voir. Le meilleur, quand on n'y est pas obligé, est de s'arrêter dès que la pluie commence à tomber. Hélas! dans les courses, il faut continuer.

Quant au brouillard, c'est l'autre cauchemar de l'aviateur. Il rend tout repérage impossible, expose le pilote à rencontrer un obstacle en plein vol. Si la brume est assez dense, elle met l'aviateur exactement dans la situation où il serait s'il devenait subitement aveugle : il ne faut pas oublier que si une automobile peut ralentir en pareil cas, l'aéroplane, lui, est condamné à faire du cent à l'heure ou guère moins!

Enfin, il est toujours utile d'avoir un bon altimètre à bord, car il est souvent dangereux de ne pas s'en munir.

ROLAND GARROS.

(1) *Guide de l'aviateur*, par Roland Garros. Librairie Pierre Lafitte et Cie. Le volume : 1 fr. 50.

Faites tous de l'aviation!

L'AVIATION, qu'est-ce que c'est? C'est un sport à se tuer. Et voilà. C'est clair, c'est définitif!

Eh bien! non, je proteste avec la plus grande énergie. L'aviation a pu être « un sport à se tuer » au début. Il n'en est plus de même aujourd'hui, et cela depuis deux ans et plus. Je prétends qu'actuellement on ne risque pas beaucoup plus en volant qu'en voyageant en auto ou en train. Bien entendu, tout dépend du pilote.

Et ne croyez pas que je veux parler des pilotes d'une adresse, d'une hardiesse extraordinaires. Pas du tout : ceux-là mêmes sont condamnés d'avance s'ils continuent. Je veux parler d'un pilote quelconque, qui voit clair, mais qui n'a pas de qualités spéciales. Ce n'est pas un paradoxe: en effet, un pilote moyen (un amateur même) ne risque rien en aéroplane, à condition qu'il vole sur un bon appareil, qu'il le vérifie régulièrement. Il suffit d'être raisonnable, c'est-à-dire ne pas essayer de passer les Alpes par le mauvais temps, ni s'engager dans un circuit au-dessus des villes, des montagnes et des mers, sans souci du vent, du brouillard, des intempéries. Il n'y a alors pour ainsi dire aucun danger.

Voilà ce que je répète depuis deux ans, en dépit des accidents mortels, et je puis aujourd'hui en faire la preuve.

Depuis deux ans, 60 de mes appareils volent tous les jours; ils ont certainement parcouru plus de 300.000 kilomètres au moins. Personnellement, j'ai volé, depuis deux ans, plus de 10.000 kilomètres. Admettez que les pilotes de mes appareils en aient fait autant, ce serait donc 600.000 kilomètres. En réduisant ce nombre de moitié, je suis bien au-dessous de la vérité; mais qu'importe? Eh! bien, en ces deux années, il n'y a pas eu un poignet foulé, pas une égratignure. Ces chiffres sont-ils assez éloquents et prouvent-ils, victorieusement, la sécurité actuelle du vol? Et, pourtant, j'aurais parfaitement pu avoir à déplorer des morts ; je m'y attends, hélas! tous les jours, car, sur le nombre des pilotes que j'ai formés, il en est qui ne veulent pas vérifier leur appareil ou qui volent dans de mauvaises conditions, dans le brouillard, avec un moteur défectueux, qui, pour gagner un prix, marchent la nuit. Autant de dangereuses imprudences. Mais le nombre en diminue de jour en jour, les pilotes deviennent de plus en plus sérieux, et je suis heureux de le constater.

300.000 kilomètres sans accident! Si l'on veut considérer que tant d'autres maisons sont dans le même cas, on ne sera pas, j'espère, éloigné de me croire lorsque je prétends: il n'y a qu'un danger qui puisse menacer l'aviateur: c'est sa propre imprudence.

Voici donc le bilan de ce sport dangereux *: des milliers de kilomètres sans accident.*

Alors, pourquoi ne voit-on pas un seul amateur de tourisme aérien? Ce tourisme, qui est certainement le plus beau de tous, le rêve de l'humanité enfin réalisé?

Ce qui manque le plus, ce sont des hangars. Les terrains ne manquent pas; chaque ville un peu importante possède un terrain de manœuvres suffisant pour qu'on puisse y atterrir. Déjà, en Beauce, on peut trouver un abri à peu près partout : Buc, Etampes, Chartres, Orléans en ont construit. Obtenir partout, des villes, qu'elles établissent des hangars, c'est l'affaire des clubs et des sociétés. On s'y emploie, d'ailleurs.

Enfin il faut, cette année, que l'amateur fasse de l'aviation.

Pensez donc, en cas de guerre, quelle force incroyable posséderait l'armée avec 2.000 ou 3.000 aviateurs et 4.000 ou 5.000 appareils ; aucune force ennemie ne pourrait résister; pensez aussi que les voyages en aéroplane sont économiques : pour 1.000 kilomètres, 200 litres d'essence à 40 centimes, soit 80 francs, au plus 100 francs, pas de pneus, pas de réparations coûteuses, pas de lavage après sortie, rien que l'appareil.

Songez-y vraiment et faites de l'aviation ; ce n'est pas dangereux, peu coûteux, et c'est le plus beau des sports.

(*Le Gil Blas.*) HENRI FARMAN.

La culture virile des Officiers

LA peur est un phénomène nerveux. Devant le péril, l'instinct de conservation s'éveille et s'émeut. Tandis que le faible risque d'être annihilé, le fort réagit immédiatement et naturellement. Celui-là capitule à l'avance, celui-ci, au contraire, accepte la lutte et avec plaisir.

Il ne s'agit pas, par la culture physique, de supprimer complètement la peur, il s'agit d'apprendre à la dominer rapidement. Les plus grands héros ont connu cette appréhension de la mort. « Tu trembles, carcasse, disait Turenne s'adressant à lui-même, tu tremblerais encore bien plus, si tu savais où je vais te conduire. »

Tous les écrivains militaires parlent de la peur et de la nécessité de la dominer: mais aucun ne nous apprend que le moyen le plus efficace d'arriver naturellement à une maîtrise plus parfaite des nerfs consiste à se livrer à la pratique des exercices difficiles et dangereux où il y a une chute à craindre, un obstacle à éviter, une douleur à surmonter, un adversaire à combattre, en un mot, à exécuter tous les exercices qui demandent déjà du courage. Parmi ces exercices, il faut citer les sauts de vrais obstacles, les assauts de boxe et de lutte, les exercices de sauvetage dans l'eau... et surtout les exercices où le vertige est à craindre. Le vertige est le type de réflexe purement nerveux. Celui qui sait vaincre le vertige a déjà pris un grand empire sur ses nerfs; en fait, il n'a plus peur de se blesser ni de se tuer.

Le cas de l'officier de vaisseau, en ce qui concerne la culture virile, est un peu différent de celui de l'officier de terre. Le métier de la mer a principalement pour effet de tremper le moral, de fortifier, de vivifier les cœurs. La lutte entre les éléments aguerrit les plus mous.

Les mille incidents ou accidents de toutes sortes provenant de la navigation, des tirs, des exercices de combat, permettent de dire que le marin vit en perpétuel état de danger. Le simple fait de manœuvrer dans tous ses organes un navire de guerre moderne constitue un véritable défi à la mort, La plus légère négligence commise par un officier ou un subalterne, au canon, à la torpille, aux munitions, aussi bien dans les chaudières que dans les machines, peut mettre en péril la cité flottante et causer une terrible catastrophe. L'officier de vaisseau auquel on peut associer aujourd'hui l'officier aviateur, trouve, dans l'accomplissement de son métier, l'occasion de s'entraîner les nerfs. S'il n'acquiert pas nécessairement le goût de l'initiative et des responsabilités, du moins son courage, son sang-froid, son esprit de décision se développent-ils naturellement.

Les qualités viriles, dans leur ensemble, se résument en une seule, qui est leur aboutissant naturel: la *confiance en soi. Seule*, la confiance en soi donne la victoire aussi bien dans la vie courante que sur le champ de bataille. Ecoutons ce qu'a dit, à cet égard, M. Bergson : « Ce que j'estime surtout dans les sports, c'est la confiance en soi qu'ils procurent à l'homme qui les cultive. »

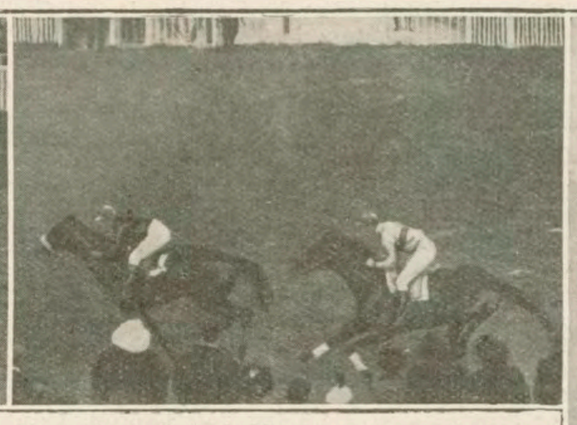
(*L'Education physique.*) GEORGES HÉBERT.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

M. de Ochoa, qui a gagné, avec M. Crotto, le Prix du Palais d'Hiver, au Tir aux Pigeons de Pau.

Le Prix des Citronniers (haies handicap, 3,000 mètres, 4,000 francs), qui s'est disputé le 21 janvier à Nice, a été gagné par Muscadin IV à M. James Hennessy.

Balagan, le cheval de M. A. Veil-Picard, a gagné, le même jour, le Prix de Beaulieu.



L'arrivée du Prix de Monaco (steeple handicap, 3,500 mètres, 10,000 fr.), couru le 23 janvier à Nice, cette épreuve est revenue à Remue Ménage, à M. C. Blanc (R. Sauval).

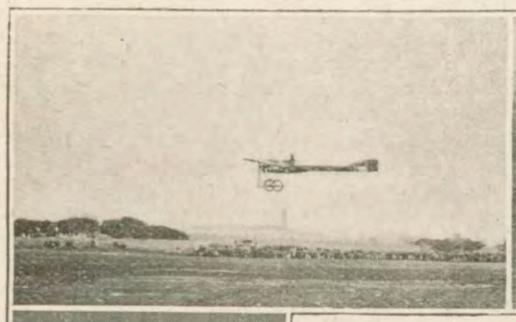
M. Croto, qui a gagné, avec M. de Ochoa, le Prix du Palais d'Hiver (10,000 fr.), tuant 10/10.

Le comte Justinien Clary qui vient d'être promu officier de la Légion d'Honneur.

Le général Hirschauer, inspecteur permanent de l'aéronautique militaire, passe à Versailles, sur la place d'Armes, la revue des sapeurs-aérostiers.

Samedi dernier, au Wonderland, Jeff Smith a battu Bernard en six rounds, le dominant très nettement et le mettant même presque knock-out.

Le sportsman René Gasnier, vient d'être nommé chevalier de la Légion d'Honneur.



L'aviateur Serviès, qui a fait une campagne si remarquable en Algérie et au Maroc sur son Deperdussin, a été décoré de la Légion d'honneur.

L'aviateur Letort (à gauche) et son mécanicien, dans leur costumes de pilotes turcs. (Voir l'article page 75)

Les sports d'hiver dans les Pyrénées. Le premier meeting organisé sur le plateau de Superbagnères, a remporté un très grand succès.

Gloria, du 13e regiment d'artillerie, champion de France militaire de boxe, poids mouches.

Le match de rugby Sporting Club Universitaire de France contre Stade Nantais, qui s'est disputé à Colombes, a été gagné par les Universitaires par 11 points à 3.

M. Pierre Baudin, le président de l'Ass. des Journalistes Sportifs, vient d'être chargé du portefeuille de la Marine, dans le ministère Briand. (Ph. Manuel).

Le match d'association, Association Sportive Française contre Club Français, qui s'est disputé à Charenton le 26 janvier, a été gagné par l'Association Sportive Française, par 4 buts à 0.

Eustache, du 61e régiment d'artillerie, champion de France militaire, poids mi-lourds.

Assis : MM. Ango, Taylor, Thoumyre, Pinkey, Taylor, Rolland, Téphany Howard, Touleau, M. Browse, Miss Douglass, M. Crust, Mlles Sarnigue, Beyne, Meyer, Bowden, H. Meyer. Ropert. En haut : MM. Meyer, Fairbanks, Woodbridge, Delahais, Sarniguet, Abbatt, Mallam.

Le très important match de Badminton, qui opposait à Dieppe, pour la première fois, un grand Club d'Angleterre, l'Ealing Bath Badminton Club, à une équipe française, a été des plus disputés, nos couleurs triomphèrent même, dans le double dames.

Le comité du Dieppe Badminton Club, qui a tant fait pour faire connaître le Badminton chez nous, (De g. à dr. :) MM. Ango, W. Taylor, Fairbanks, Dr Steeg, S. Hall, Legrand, R. Thoumyre, Meyer. (Voir pages 86 et 89 l'article et les photographies du tournoi de Dieppe.)

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Tractive ou propulsive.

Quels sont les avantages et les inconvénients de l'hélice tractive ou propulsive ?
Quelle est la meilleure solution ?

L. LEFÈVRE,
à Amiens (Somme).

Ces deux questions, qui n'en font qu'une, ont été mille fois posées et l'accord s'est fait aujourd'hui sur la réponse à faire.

Il n'y a pas de meilleure solution : selon les cas, selon le but proposé, l'hélice propulsive ou tractive est nettement indiquée. En voici les raisons :

Lorsque l'hélice est placée à l'avant, elle aspire un air non encore brassé, mais elle le rejette avec une vitesse accrue sur la voilure et le corps de l'aéroplane qu'elle doit entraîner. L'hélice tractive réalise alors ce parodoxe de souffler sur la machine qu'elle tire, de la repousser.

On doit donc théoriquement, préférer l'hélice propulsive, placée à l'arrière ; mais cette disposition très facile et rationnelle dans les biplans, est une cause de complication pour les appareils à corps fuselé, genre monoplans. Il faut alors prévoir un arbre de transmission assez long, des paliers, et surtout envisager le montage du moteur dans la coque.

Il s'ensuit un alourdissement de la partie arrière, ce qui nécessite, si l'appareil est équilibré sur les ailes, un allongement sensible de l'avant, d'où réalourdissement. En outre, il faut, étant donnés les moteurs actuels, compter sur les aléas du refroidissement d un moteur enfermé.

En résumé, alors que la théorie recommande tout particulièrement l'hélice propulsive, la pratique fait nettement préférer l'hélice tractive, tout au moins pour les appareils à corps fusiforme, nous le répétons.

Cependant, dans un avenir rapproché, quand nous envisagerons la construction des appareils lourds et armés, propres à donner la chasse aux avions ennemis, et capables de porter la destruction au cœur du pays ennemi en visant surtout les hangars à dirigeables, les dépôts de munitions, de combustibles, de fourrages, de vivres, etc., ces considérations n'auront plus la même valeur.

Des moteurs réguliers et souples, de 200 à 250 chx permettraient de se soucier un peu moins du poids, et d'autre part, les nécessités de la poursuite obligeraient à reporter l'hélice à l'arrière, pour permettre le tir en chasse.

Alors, dans ce cas, la théorie et les nécessités de construction se trouveront marcher de pair.

Par contre, si nous examinons le cas d'un aéroplane léger, dit d'artillerie, nous devons convenir que les avantages résultant de l'hélice propulsive disparaissent devant la facilité de construction et de montage que procure l'hélice tractive.

La conclusion qui s'impose est donc celle que nous avions formulée :

Pour l'instant, il n'y a pas de meilleure solution. Celle-ci étant dictée par les circonstances.

A propos de la suprématie aéro-maritime.

Quel est le nombre d'hydro-aéroplanes que pourrait mettre en service la marine française, à côté des 48 hydros, qui seront en service en Italie en 1913 ?

HENRI BOSANO.

Posons d'abord cette vérité évidente : la nation-sœur, l'Italie, ne pourra mettre ces 48 appareils marins en service qu'*au cours* de l'année 1913. Ce qui veut dire, en bon français, qu'il ne s'agit là que d'un projet. Nous ne doutons pas de sa réalisation ; mais l'année 1913, comme ses devancières, comptera 365 jours. Ceci est vrai pour l'Italie comme pour nous.

Or, pas plus que l'Italie, nous ne pourrions à l'heure actuelle, sortir 48 hydro-aéroplanes ; nous arriverions bien péniblement à la douzaine. Mais d'ici fin 1913, il y aura du changement, non seulement dans le nombre des appareils mis en service par la marine française, mais encore dans les résultats qu'ils auront obtenus.

Voyons, nous avons une douzaine de firmes construisant des hydros dont les essais ont été plus que satisfaisants : souvenez vous de Monaco, de St-Malo, et rappelez-vous les expériences accomplies eu Seine... Supposez à présent que chaque firme reçoive une commande de cinq hydro-aéroplanes. Croyez-vous que nous serions loin de compte ?

Poser la question c'est la résoudre, et nous devons faire crédit à ceux qui ont charge de l'aviation maritime. Gageons qu'ils ne failliront pas à leur tâche.

Questions sur l'aéroplage.

Construisant un aéroplage et n'étant que très imparfaitement renseigné, je vous serais bien reconnaissant de bien vouloir m'indiquer :
1° Les dimensions moyennes de cet appareil.
2° Pourquoi la voile est-elle carrée et longue au lieu d'être comme celle des voiliers ?
3° Les 4 roues sont-elles à votre avis préférables aux 3 roues ?

DEUX ABONNÉS.

Le sport de l'aéroplage n'est pas aussi récent que l'on pourrait le croire. Il y a tout près de deux siècles que les premiers firent leur apparition sur les plages du Nord. Et depuis plus longtemps encore, on eut l'idée du traîneau à voile, dont l'aéroplage n'est qu'un dérivé.

Il est assez difficile de donner des indications précises quant aux dimensions. Elles dépendent du type adopté et du nombre de places à prévoir. Toutefois, on doit donner au châssis une voie assez large pour empêcher le renversement de l'ensemble sous la poussée de la voilure. En tout cas, il y a lieu de proportionner l'empattement et la voie à la surface de la voilure.

Le châssis peut être en bois ou en tubes d'acier, il peut être monté sur 3 ou 4 roues, caoutchoutées ou non, mais dont la surface d'appui doit être aussi large que possible. Enfin, il peut être équipé aussi bien avec des voiles marines, comme un véritable yacht, qu'avec une voilure rectangulaire comme celle dont parle notre correspondant.

Les maîtres en la matière emploient la voilure du schooner : deux focs triangulaires et une voile trapézoïdale servie par deux matelots.

On emploie, le plus souvent, 4 roues — parfois même jumelées — pour répartir les charges plus légèrement et surtout pour faciliter les virages, car chacun sait toute la délicatesse du virage sur 3 roues : un seul essai sur un prosaïque tricycle à pédales suffit à convaincre les plus incrédules.

L'aéroplage est un instrument de sport très amusant et d'un coût relativement minime ; mais il demande des plages spéciales pour être pratiqué en grand.

H. M.

Faut-il prolonger la détente ?

Serait-il pratique, dans les moteurs à explosions actuels, de prolonger la détente des gaz (c'est-à-dire offrir à la détente des gaz un volume plus grand que celui de l'aspiration), et quel devrait être, à votre avis, le meilleur rapport à donner à ces volumes ? Pourriez-vous aussi me donner le titre d'un formulaire de résistance des matériaux se rapportant autant que possible à la construction des moteurs et des appareils d'aviation ?

ANDRÉ BRUNEL,
13, avenue Carnot, Alais (Gard).

1° Il y aurait, en effet, à prolonger la détente des gaz, non pas dans la durée, mais dans l'espace, pour ces raisons :

Le rendement thermique d'un moteur dépend de l'utilisation plus ou moins parfaite des calories produites par la combustion des gaz. Or, pendant la détente, il y a échange de chaleur entre les gaz et les parois qui les renferment. On conçoit que la déperdition de chaleur sera d'autant plus considérable que : 1° l'écart des températures sera plus important ; 2° la *durée* de la détente sera plus longue et 3° la surface des parois plus étendue.

D autre part, au moment de l'échappement, les gaz possèdent encore une température élevée, qu'il conviendrait de réduire puisqu'elle sera entièrement perdue. Or, la température originelle des gaz enflammés avait été réduite par deux causes : pertes par les parois et détente. On ne va pas songer, pour diminuer la chaleur inutilisée des gaz d'échappement, à augmenter les pertes par les parois, mais tout naturellement à prolonger la détente dans l'*espace*, c'est-à-dire augmenter sa course.

Jusqu'ici, on s'approche de ces deux conditions par l'adoption des longues courses et des grandes vitesses linéaires du piston, que vient compléter, un peu au détriment de la puissance massique, le retard exagéré à la fermeture de la soupape d'échappement.

Il serait certainement préférable d'améliorer le rendement thermique par l'adoption d'une course de détente plus longue que celle d'aspiration ; mais, peut-être y aurait il lieu de craindre une certaine complication mécanique.

Quant au rapport des volumes ou des courses, il serait à déterminer.

2° Nous ne connaissons pas de formulaire de résistance des matériaux, se rapportant spécialement aux appareils et moteurs d'aviation ; mais il nous semble que les formulaires courants sont d'une netteté suffisante.

H. M.

La motocyclette de tourisme.

Je vous prie de vouloir bien répondre à cette question, qui, sans doute, intéressera nombre de fervents du sport motocycliste.

Quelle puissance doit avoir une moto de tourisme ? Combien de cylindres ? Quels accessoires ? Quel outillage faut-il emporter ? Quelle marque convient à une bourse moyenne (900 à 1.000 francs).

J. BENZ,
à Bucarest (Roumanie).

D'après la question, nous supposons logiquement qu il s'agit d une moto destinée à emmener son cavalier seulement, sans que soit à prévoir l'adjonction d'un side-car ou d'une remorque.

Dans ce cas, la puissance la plus recommandable, qui permet de faire du grand tourisme et d'aborder toutes les côtes, ne doit pas être inférieure à 2 chx, ni dépasser 3 chx et demi. Une bonne 2 et demi 2 cylindres, bien démultipliée, avec changement de vitesse et débrayage, si possible, conviendrait à merveille.

Naturellement, l'allumage par magnéto est excellent, comme une bonne suspension et des pneus de forte section.

Personnellement, nous nous sommes fort bien trouvé d'un antidérapant de 55 monté à l'arrière : c'est peut-être un peu plus dur à tirer, mais l'avantage qui en résulte fait largement compensation.

Quant à l'outillage, ne vous embarrassez pas inutilement. En dehors des rechanges indispensables fournis par le fabricant, munissez-vous du strict minimum d'outillage. Nécessaire de réparation pour les pneus : jeu de clés, pince universelle, lime plate, queue de rat, ruban chattertonné ou caoutchouté, fil isolé, petite massette cuivre, poinçon, burettes à huile et à pétrole, quelques petits boulons et écrous, et vous aurez de quoi faire un long voyage.

Quant à vous indiquer nominativement une marque, c'est à peu près impossible, vos goûts pouvant totalement différer des nôtres. Voyez parmi les marques françaises celle qui se rapproche le plus des conditions indiquées et du prix que vous désirez ne pas dépasser.

L'hélice souple.

Est-il vrai que des essais sérieux et concluants aient été tentés avec des hélices souples ? Qu'entend-on par hélice souple ?

Il me semble que de telles hélices seraient tout indiquées pour l'armée, car elles ne se briseraient pas sous l'action des balles.

J. B.,
soldat aviateur à Versailles (Seine-et-Oise.)

A notre connaissance, les seuls essais d'hélices souples ont été effectués en Allemagne.

Les premiers concernaient l'hélice Parseval, en toile, et dont les extrémités étaient lestées convenablement pour prendre le pas convenable en marche sous l'action de la force centrifuge. Les expériences furent poussées assez loin et les hélices souples furent montées sur le dirigeable Parseval, qui accomplit quelques sorties avec ce type de propulseurs.

Malgré leur intérêt, ils durent être abandonnés en raison de leur rendement assez faible et de leur durée réduite.

Les seconds se rapportaient à une hélice composée de rondelles de cuir superposées et enfilées obliquement sur des tringles d'acier fixées solidement au moyeu.

L'ensemble était ensuite retaillé, puis recouvert de toile et verni. Les renseignements qui nous parvinrent sur ce modèle d'hélice étaient assez satisfaisants ; les essais avaient, nous disait-on, donné les meilleurs résultats.

Il faut cependant croire qu'ils n'ont pas eu tout le brillant qu'on leur prêtait, car nous n'avons plus entendu parler de ces hélices en cuir qui devaient révolutionner l'aviation.

Ce que l'on entend par hélice souple ? Mais les réponses précédentes l'indiquent assez clairement, bien que le type Parseval en soit la plus parfaite réalisation.

Nous connaissons d'autre part un système français d'hélice souple, constituée par un cadre d'acier sur quoi vient se tendre fortement de la toile préparée à cet effet ; mais il n'a pas encore été essayé sérieusement.

Il convient également de noter que différents types d'hélices à carcasse entoilée ont vu le jour en France et ont été plus ou moins parfaitement expérimentés, mais leur souplesse n'était pas voulue, au contraire ; nous n'avons donc pas à en tenir compte. La plupart des premières hélices sustentatrices appartenaient à cette catégorie.

Nous sommes d'accord sur l'intérêt que présenterait l'hélice incassable, mais celle-ci ne doit pas être nécessairement souple.

Supposons, par exemple, une hélice en cuir moulé ou en papier comprimé : nous aurions là des hélices incassables qui pourraient être parfaitement rigides.

QUESTIONS NOUVELLES

Comment calculer la puissance d'un moteur ?

Seriez vous assez aimable pour insérer dans la Vie au Grand Air, *sous la rubrique* Petit Dictionnaire sportif, *la question suivante :*

Quel est le calcul à faire pour connaître la force exacte d'un moteur à explosion (force exprimée en chevaux-vapeur) lorsqu'on connaît : le nombre des cylindres, leur alésage, leur course et le nombre de tours à la minute ?

Existe-t-il une équation assez simple qui puisse résumer tout ce calcul ?

JAMES.

Question de similitude.

Je vous serai reconnaissant de vouloir me renseigner :

I. *Sur la façon dont un pilote, 1° de Nieuport et 2° de Donnet-Lévêque, conduit son appareil. Est-ce à l'aide d'un volant ou de leviers.*

II. *Plusieurs revues d'aviation, en décrivant les monoplans Nieuport et Hanriot, ont fait remarquer que ces deux appareils ne se ressemblent que superficiellement et qu'au point de vue technique ils diffèrent complètement. Il me semble pourtant d'après les photographies, que les centres de pression et de gravité sont placés à peu près à la même place dans chacun de ces appareils. Pourriez-vous m'éclairer là-dessus ?*

ROBERT EPINE,
Roubaix (Nord).

Des lanternes aux voituriers.

Une grande partie des accidents d'automobiles sont causés par des rencontres nocturnes avec des voitures de foin ou autres, non munies de lanternes et autorisées à rouler ainsi par une loi dont on abuse un peu trop. Pourquoi ne contraindrait-on pas les propriétaires de ces voitures à attacher une petite lanterne sur le collier du cheval ?

J'ai vu en Allemagne et en Angleterre que ce procédé était d'usage ; que ne l'impose-t-on pas chez nous ? Une lanterne placée de telle manière et, si faible qu'elle soit, éclaire suffisamment pour éveiller l'attention du chauffeur, tout en ne pouvant occasionner l'incendie du chargement. Beaucoup de vies humaines seraient ainsi épargnées ; le développement de l'automobilisme et, par suite, la circulation de nuit toujours plus intense, exigent une telle mesure.

A. CAMUS,
Brême.

Nous donnerons dans notre numéro du 15 février, les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront, à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser.

UN CODE TÉLÉGRAPHIQUE DE VOYAGE

Voulez-vous faire connaître immédiatement les résultats d'une épreuve sportive ? Voulez-vous en voyage, donner rapidement et longuement de vos nouvelles tout en dépensant fort peu ?

Servez-vous du *Courrier*, petit code télégraphique, rédigé par E. Lecoffre ; c'est le plus pratique et le mieux conçu que nous connaissions, le succès qu'il a remporté, dès son apparition, en est le plus sûr garant. (Le vol. 3 francs, Pierre Lafitte et Cie,)

MAC CARTHY, L'ESPOIR BLANC

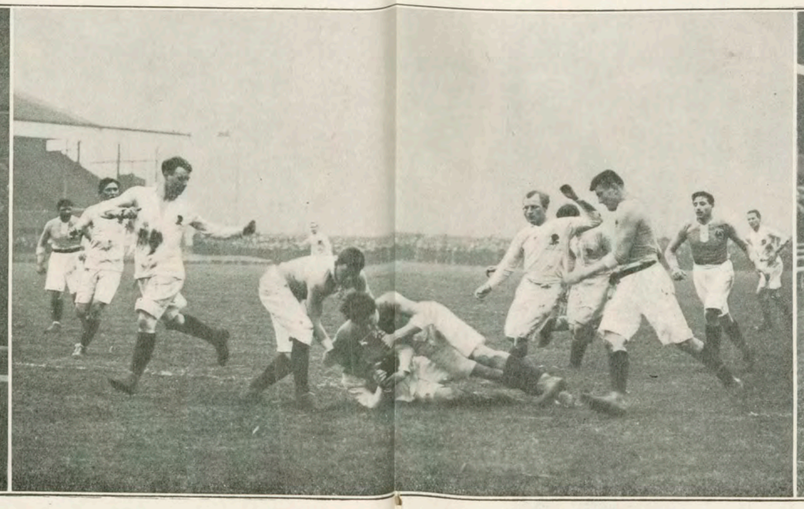
MAC CARTHY A TRIOMPHE D'AL PALZER

Luther Mac Carthy, qui avait battu Jim Flynn, la dernière victime de Jack Johnson, en 16 reprises, fut opposé ensuite à Al Palzer, autre espoir blanc, dont il triompha en 18 rounds. A gauche, Mac Carthy; à droite, Al Palzer; au milieu, Mac Carthy, en cowboy. Tout autour de la page, croquis de Robert Edgren dessinés pendant le combat.

LA VIE AU GRAND AIR

L'ANGLETERRE GAGNE PAR 20 POINTS A ZÉRO LE 8ME MATCH ANNUEL DE RUGBY FRANCE-ANGLETERRE

L'ÉQUIPE D'ANGLETERRE
Debout de gauche à droite : Cheeman, Poulton, Brown, Ritson, Davies, Coates, Smart, Greenwood. Assis, de gauche à droite : Ward. Pillmann, Steinthan, Woodhouse (cap.), Johnston, King, Lowe.



LES ANGLAIS MARQUENT UN ESSAI NON ACCORDÉ
Au cours de la première mi-temps, un Anglais franchit notre ligne de but. André et Sébédio l'empêchent de poser son ballon à terre. On voit de gauche à droite : Thil, Pillmann, Brown, Sébédio, André, Ward, Mounic, Pascal. Coates.

L'EQUIPE DE FRANCE
Debout, de gauche à droite : Legrain. Communeau, Sébédio, Thil, Pasquarel, Favre, André. Assis de gauche à droite : Failliot, Burgun, Leuvielle, (cap.), Dedet, Theuriet, Mounic. A terre : Caujolles, Brunesu.

ANDRÉ PLAQUE COATES
Plus de 20.000 personnae s'étaient rendus sur le terrain de Twickenham, pour assister au huitième match France-Angleterre. Nos représentants résistèrent de leur mieux à la formidable équipe d'Angleterre, qui avait battu l'équipe du pays de Galles le 18 janvier par 12 points à zéro.

JACQUES DEDET PLAQUE L'ANGLAIS LOWE
Les attaques se firent presque toutes sur le côté droit, l'aile gauche n'eut guère à s'employer. La seule fois où Lowe fut en possession du ballon, il déborda Failliot, lent à démarrer, mais fut plaqué en touche par Dedet, le centre français qui fut remarquable en défense. Sur notre photographie, on aperçoit Bruneau qui tint le poste de demi d'ouverture avec beaucoup de courage ; mais il semble que ce n'est pas encore l'homme qu'il faut à cette place si délicate. Notre arrière Caujolles eut des coups de pied splendides de précision, et ses plaquages furent très bons dans l'ensemble.

THIL ARRÊTE L'ANGLAIS POULTON
L'Anglais Poulton, le fameux centre des Harlequins, marqua le premier essai dans les dix premières minutes de la partie, il forma avec Coates une aile scientifique et puissante. Thil, que l'on voit arrêtant Poulton, faillit sauver l'honneur de la France mais fut arrêté à 50 centimètres des buts par un croc-en-jambes que l'arbitre oublia de siffler.

LES SPORTS D'HIVER A CHAMONIX

LE CLUB DES PATINEURS TRIOMPHE
Le Club des Patineurs de Paris a remporté le Championnat de France de hockey sur glace, battant par 12 buts à 1, le Hockey Club de Chamonix.

UNE CHARGE VERS LES BUTS DE CHAMONIX
L'équipe Parisienne n'eut aucune peine à triompher de ses adversaires qui se sentirent surclassés dès le début.

LE TOURNOI INTERNATIONAL
Dans le Tournoi International de hockey, le Club des Patineurs remporta une nouvelle victoire battant le Leysin Sporting Club par 13 buts à 1.

UNE DESCENTE
Cette victoire du Club des Patineurs de Paris dans le Tournoi International lui permit de s'attribuer définitivement la Coupe Challenge de Chamonix.

MAUCOURT
A. Maucourt champion de France de vitesse.

LA PISTE DE BOBSLEIGHS
Le Championnat de France de bobsleighs qui s'est disputé le 19 janvier, après la Coupe Challenge Léon Aucher, a été gagné par le bob *Bouboule* (cap. van den Bulcke) devant le *Garlapel* (cap. Arnhold).

LEON QUAGLIA
Léon Quaglia, champion de France de fond.

FOOTBALL RUGBY

Encore battus !

Comment nous avons succombé.

Il y a deux ans, nous avions quitté Twickenham absolument navrés. L'équipe de France n'avait pas existé un instant devant le quinze de l'Angleterre. Jamais nous n'avions, une seconde, paru pouvoir résister à l'offensive adverse.

Cette fois, si nous sommes battus, et largement, régulièrement battus, nous pouvons au moins avoir une double consolation. Tout d'abord, parce que nous avions en face de nous une équipe telle que l'Angleterre en posséda peu depuis de bien longues années. Et ensuite parce que, tout en laissant par six fois le passage à des attaques formidables, nous avons donné au public anglais l'impression d'une sérieuse résistance.

La vérité, c'est que nous avons été vaincus par des athlètes qui nous étaient supérieurs, individuellement et collectivement.

Au point de vue purement sportif, le résultat est satisfaisant, parce que c'est le meilleur qui a gagné, et qu'il ne pouvait en aller autrement.

Au point de vue français, la façon dont s'est déroulée cette bataille internationale, en raisonnant froidement, nous indique, hélas ! que nous sommes, peut-être, encore plus loin que nous ne l'espérions, du jour où nous pourrons enfin nous trouver à égalité avec nos maîtres d'hier et d'aujourd'hui, et où nous pourrons espérer une victoire française sur le sol anglais.

Indubitablement, et dans toutes les phases du jeu, l'équipe d'Angleterre a un style, une classe qui ne sont pas encore les nôtres.

Le chien qui fit la quête pendant le match France-Angleterre.

Mais, ceci dit, il convient de ne pas se désespérer. La France a fait des progrès, d'énormes progrès ; parallèlement, et, toujours devant nous, l'Angleterre a, elle aussi, amélioré sa conception du rugby. Si ses avants se montrèrent toujours très redoutables, ses lignes arrières jouent aujourd'hui un football bien plus rapide, bien plus varié, plus scientifique, plus dangereux qu'il y a seulement quatre ou cinq ans. L'équipe de France d'aujourd'hui eut peut être battu l'équipe d'Angleterre d'il y a quatre ou cinq ans. Mais elle a, aujourd'hui, devant elle des quinze autrement redoutables que ceux d'autrefois.

La loi du progrès est générale, et finalement l'écart reste le même.

Vous connaissez, et le résultat de la partie de samedi à Twickenham, et les péripéties selon lesquelles elle s'est disputée. Nos avants, sans peut-être montrer l'ardeur, le brio, la furia qui constituent le meilleur de leurs qualités, ont tenu, en somme, de façon suffisante.

Derrière eux, la défense, en demis, en trois-quarts, et en arrières, fut toujours courageuse, et presque toujours très bonne au point de vue effectif. Caujolles notamment fut un rempart extraordinaire. Et la foule anglaise sut saluer ses exploits répétés par des ovations sans nombre.

Mais, défendre, c'est tout ce que purent faire nos hommes. Jamais leur offensive ne put s'organiser sérieusement, jamais elle n'eut cet irrésistible allant qui fut la force principale de l'équipe d'Angleterre.

Derrière la mêlée, Theuriet était lent et peu varié. A l'ouverture, Bruneau, exagérant la tactique des coups de pied en touche — qui n'allaient pas toujours en touche — manqua de nombreuses occasions de faire partir ses trois-quarts. Burgun eut quatre fois le ballon pendant toute la partie, et si Dedet, l'autre trois-quarts centre, le vit un peu plus, c'est qu'il eut des interceptions heureuses.

Et quand Bruneau voulut établir l'attaque par passes, il déclancha insuffisamment ces attaques, dans un style qui manquait de perçant et qui rejetait trop vers la touche l'aile vers laquelle il portait l'offensive.

Dans ces conditions, la tâche de Failliot et d'André devenait singulièrement ingrate. Si Failliot ne parut pas dans sa meilleure forme, et si André, par deux fois, ne se lança pas assez, et chercha plus à crocheter qu'à foncer droit, tous deux furent trop peu servis pour ou'on puisse les condamner.

Samedi, Dedet a prouvé qu'il y avait sur le terrain un trois-quarts centre qui pouvait percer et attaquer droit; d'autre part, Burgun, lorsqu'il avait des occasions de travailler, nous a également démontré qu'il pouvait porter des attaques dignes de succès.

Avec André, avec Failliot, avec Lesieur, nous avons des ailiers très redoutables lorsqu'ils sont bien servis,

Donc, encore une fois, c'est la clef du mécanisme offensif, c'est le demi d'ouverture qui nous fait défaut. Cet oiseau rare ne nous est pas encore tombé du ciel. Espérons-le, et en attendant que Chateau ait pris des moyens physiques ou que Charpentier ait retrouvé sa forme, confions ce poste à un Burgun ou à un Dedet, qui est maintenant redevenu le Dedet des bons jours. Et, conservant aux ailes deux sprinters, donnons les deux places de trois-quarts centre à celui de Burgun ou de Dedet qui ne jouera pas l'ouverture, et plaçons à côté, pour percer et servir l'autre aile, le puissant joueur qu'est Strohl.

Voyez-vous, avec Larribau-Burgun en demis, Lesieur ou Failliot ou André aux ailes, Dedet et Strohl au centre de la ligne de trois-quarts, je crois bien que notre équipe, avec sa solide ligne d'avants, vaudrait cinquante pour cent de plus que celle qui samedi ne put que résister à l'Angleterre.

Et, malgré tout, malgré ce nouvel échec, continuons à espérer... et à travailler.

Il viendra bien un jour où nous reviendrons en vainqueurs. Quand ? Là est la question.

GÉO LEFÈVRE.

L'opinion d'un joueur

Ne soyons pas trop optimistes...

Encore une fois, la France vient de succomber dans un match entre nations. Bien que sur trois matches disputés cette année, ce soit la troisième défaite qu'elle subisse, chacun cependant s'estime assez satisfait, et s'en va commentant nos progrès. C'est là, je crois, une des raisons pour lesquelles nous marquons lamentablement le pas depuis deux ans, sans arriver à montrer, sur le terrain, la réalité de ces fameux progrès dont nous parlons toujours, mais qui ne se montrent guère.

Je ne veux pas dire que notre défaite de samedi dernier, soit une honte pour nous et je suis parfaitement de l'avis de ceux qui écrivent : « Défaite, mais non écrasement. » Cependant on ne peut que constater que l'équipe de la Rose a marqué, contre nous, six essais, dont trois au milieu de nos poteaux de but, et que c'est grâce à la mauvaise qualité des coups de pieds de nos hôtes, que nous devons de ne pas avoir, contre nous, un « score » plus élevé, trente à zéro, par exemple.

Si l'on veut bien se rappeler que l'équipe d'Ecosse a marqué, l'an dernier, sept essais contre nous, un, donc de plus que samedi, et que notre défaite de ce jour est restée mémorable, sous le nom de « déroute d'Inverleith », on voit que notre exhibition de Twickenham n'a rien qui puisse trop nous réjouir. Nous n'avons pas été écrasés, c'est certain, mais est-ce là le but vers lequel tendent nos efforts ? Est-il suffisant maintenant qu'une équipe de France arrive à ce résultat, négatif si l'on peut ainsi s'exprimer, pour que nous nous estimions satisfaits et que nous envisagions, avec confiance, l'issue de nos deux derniers matches entre nations ?

Quelque valeur que l'on veuille bien attribuer à l'équipe d'Angleterre actuelle, quels que soient les progrès faits par les lignes arrières anglaises en ces dernières années, et si grande que soit la valeur de certains équipiers, Poulton et Pillman, entre autres, on ne peut dire que la tenue de l'équipe de France, à Twickenham, accuse une nette supériorité sur les équipes d'autrefois. Par là, il faut entendre que la France a certainement moins fait de progrès en football, en ces dernières années, que n'en ont fait les Anglais. Les leurs sont cependant plus méritoires que les nôtres ; plus on est haut, plus il est difficile de s'élever.

Je ne crois pas que l'on puisse féliciter notre ligne d'avants du jeu qu'elle a fourni à Twickenham. Dans tout le courant de la partie, elle n'a pas donné cinq fois le ballon correctement à son demi de mêlée, le talonnage de la tête de mêlée nous mit cependant assez souvent en possession du ballon, mais peu de fois, nos autres lignes le talonnèrent efficacement. En touche, nos avants furent, en tous points, inférieurs. Ainsi battue en avants, l'équipe de France ne put jamais utiliser ses lignes arrières et les lancer à l'attaque. Je doute, d'ailleurs, que, même si elle l'eût pu faire, nous ayons eu un excellent résultat, tant la liaison fut mauvaise entre les deux demis d'une part, entre le demi d'ouverture et les centres d'autre part. Ainsi, toujours réduites à une défensive perpétuelle, sans cesse acculées par leurs buts, sans cesse occupées à arrêter l'offensive ennemie, à plaquer, à dégager, nos lignes arrières n'ont-elles rien pu faire en attaque.

En défense, par contre, Caujolles aidant, elles furent à la hauteur de leur tâche et, pour ma part, je pense que si les avants s'étaient aussi bien défendus qu'on a bien voulu le dire, les Anglais n'auraient pas marqué six essais. Ce n'est pas une raison, parce que notre ligne d'avants s'est bien comportée contre l'Ecosse et merveilleusement contre l'Afrique du Sud, pour aller répétant qu'elle est magnifique et ne pas avouer qu'elle est insuffisante quand le fait se produit.

Le joueur, que l'on avait improvisé demi d'ouverture, ne put évidemment pas tenir ce poste, comme il doit être tenu dans une équipe nationale, et nous sommes encore à espérer un homme à cette place, qui soit « the right man in the right place ». Celui-ci trouvé, notre ligne d'avants tenant l'adversaire comme elle l'a fait à Paris et à Bordeaux, nous pourrons peut-être être un peu plus fiers de nous le 27 février qu'à ce jour.

JACQUES DEDET.

Poignée de nouvelles.

— Le match France contre Sud-Afrique, qui avait pourtant fait encaisser une recette de 28.000 francs, s'est soldé par un léger déficit.

— L'équipe de France, pendant la traversée de la Manche, a été mise à rude épreuve ; la mer étant très démontée, Burgun, qui pourtant est un vieux loup de mer, a été malade tout le premier.

— Le déplacement de notre équipe à Twickenham coûte à l'U. S. F. S. A. la coquette somme de 6.000 francs. Et ce n'est pas encore un déplacement très onéreux ; quand nos représentants iront en Irlande, le voyage reviendra, en effet, à 8.000 francs.

HIPPISME

Discussion académique

A propos d'une intéressante question soulevée par un éleveur.

Le rôle des sociétés de courses est d'encourager, non pas l'élevage pur et simple, mais l'amélioration de la race. »

Cette phrase ne se rapporte pas directement au sujet que j'aborde aujourd'hui ; mais, j'ai pris la résolution de l'inscrire en tête de tous les articles dans lesquels j'envisagerai une question se rattachant à l'organisation de l'élevage. Mes lecteurs pourront se rendre compte, d'ailleurs, qu'elle s'y trouvera bien souvent à sa place.

Ma chronique sera consacrée à la discussion très courtoise qui s'est poursuivie, dans une correspondance ouverte parue dans le *Jockey*, au début de ce mois, entre deux des éleveurs les plus qualifiés pour se livrer à pareil débat.

La thèse soutenue par l'un d'eux, M. de Gasté, avait pour but de faire ressortir la différence entre la France et l'Angleterre, au point de vue des conditions économiques de l'élevage du pur sang. Dans un tableau de résultats sélectionnés, les chiffres prouvent que, pour les ventes publiques de 1911 et de 1912 cumulées, à ce que je crois, le bénéfice net moyen obtenu par yearling s'élevait à 6.290 francs en Angleterre et à 99 francs en France.

D'où, conclusion provisoire que les prix des saillies sont trop élevés en France ; conclusion appuyée par un tableau dans lequel on pouvait vérifier le peu d'empressement qui est apporté à employer les services de « la plupart des meilleurs étalons français ».

Dans sa première réplique, le comte D... exprimait sa méfiance pour les statistiques, qu'il qualifiait de « si accommodantes personnes ».

C'est cette remarque qui, pour beaucoup, m'a poussé à intervenir : je veux défendre la cause de la statistique. La science de l'élevage ne peut parvenir à sortir de l'obscurité, dans laquelle elle se trouve encore, qu'au moyen d'une observation rigoureuse des faits.

Cette observation ne peut être exercée par les individus ; car aucun ne possède la liberté d'esprit nécessaire pour ne pas concevoir, dès les premiers cas soumis à son attention, une hypothèse qui arri-

vera nécessairement à faire naître le parti pris. Il faut donc nous en remettre à la statistique ; elle a seule le mérite de ne laisser échapper aucun détail et de suivre la réalité scrupuleusement et impartialement.

Combien de fois ne m'est-il pas advenu, au cours de mes travaux déjà nombreux, de forger une hypothèse, d'en chercher la vérification par l'établissement d'une statistique et d'être amené, devant l'évidence des chiffres, à changer complètement d'idée.

Mais, pour obtenir ce résultat, il faut une statistique véritable, c'est-à-dire une nomenclature qui comprenne toute une série de faits répondant à des conditions nettement définies.

Or, dans le cas qui nous occupe, on peut reprocher aux tableaux de M. de Gasté de s'écarter légèrement de cette conception. Les étalons français et anglais, sur lesquels il a fait porter son observation, sont simplement « les plus achalandés ». Quant au choix qu'il a exercé dans sa liste de « la plupart des meilleurs étalons français », on s'aperçoit qu'il est arbitraire et très indulgent.

Cette réserve faite, on doit reconnaître que son étude est fort intéressante; elle montre une des faces de la question.

Mais, bien que son auteur ne veuille pas en convenir, elle a le grand tort de se refuser à faire entrer en ligne de compte la production des étalons nationaux. Je veux essayer de démontrer que cette lacune fausse complètement la comparaison des conditions économiques entre la France et l'Angleterre.

En France, l'industrie privée peut s'adresser, pour faire couvrir ses poulinières, à deux sortes d'étalons : les étalons nationaux et les étalons appartenant à des particuliers.

Les premiers sont acquis et entretenus par l'Etat, dans le but de mettre à la disposition des éleveurs, pour la somme minime de 100 francs au maximum, la saillie d'étalons, théoriquement de grande classe. Pour les seconds, le prix de la saillie s'établit selon la loi de l'offre et de la demande.

En Angleterre, où les étalons nationaux n'existent pas les Sociétés de courses accordent, dans certaines, épreuves, des remises de poids inversement proportionnelles aux prix fixés pour les saillies des étalons, dans l'année où ils ont engendré les concurrents. Cette mesure a pour but de favoriser les éleveurs, en incitant les propriétaires des étalons à diminuer leurs exigences ; elle cherche à atteindre, indirectement, le résultat obtenu en France, directement, par les haras nationaux.

Comme le faisait très bien ressortir un éleveur français, dans un interview, paru récemment dans le *Jockey*, cet état de choses aboutit pratiquement, à ce qu'en France, les propriétaires d'étalons ont un penchant à exagérer le prix officiel de la saillie pour donner une haute idée de sa valeur, tandis qu'en Angleterre, ils ont intérêt à atténuer ce prix officiel pour permettre aux produits de bénéficier de la remise de poids.

Entre ces deux tendances, on comprend qu'il soit périlleux d'établir un raisonnement en prenant strictement les prix officiels de saillie en France et en Angleterre. Mais, si on passe outre, il est indispensable, pour avoir une physionomie exacte des faits de compter, du côté de la France, les prix de saillie des étalons nationaux. Qu'on ne réponde pas qu'il s'agit là d'une industrie publique, les propriétaires de poulinières représentent toujours l'industrie privée, qu'ils s'adressent aux haras nationaux ou aux particuliers ; or, c'est le chiffre de leurs bénéfices qui est le sujet de l'étude.

D'ailleurs, le peu d'empressement apporté à employer les services de « la plupart des meilleurs étalons français », s'explique facilement, quand on calcule, sur les documents mêmes dont M. de Gasté s'est servi, qu'en l'année considérée, 71 étalons nationaux ont engendré 460 produits, parmi lesquels c'est triste à dire, Alhambra III en compte 22 et Kerlaz, 23; or ce chiffre de 460 représente plus du quart de la production totale, exactement 25,79 %.

Qu'il me soit permis d'affirmer, en terminant que ces observations ne m'empêchent pas de donner mon adhésion sincère au but poursuivi par M. de Gasté : contribuer à la « défense des intérêts de l'élevage français contre toute sorte d'ennemis et, notamment, contre les augmentations sans cesse proposées du prélèvement du pari mutuel ». Ces légères divergences ne portent que sur les moyens ; j'en signalerai une autre dans ma prochaine chronique.

RENÉ RIONDET.

Poignée de nouvelles.

— C'est M. James Hennessy qui, avec un gain de 121.475 francs, vient en tête des propriétaires vainqueurs, au meeting d'obstacles de Nice.

— Pour ce même meeting, A. Carter, l'excellent jockey de l'écurie Hennessy s'attribue l'avantage sur son camarade G. Parfrement par 9 victoires contre 7.

— La société du demi-sang a l'intention de donner un grand développement aux steeple-chases pour demi-sang, ces courses ayant donné d'excellents résultats la saison dernière à Vincennes.

ATHLÈTISME

Le Badminton

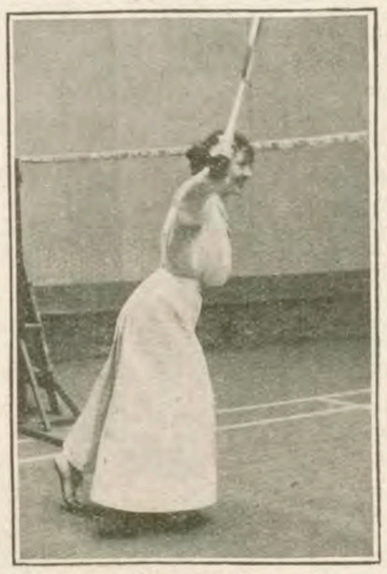
C'est un sport appelé à prendre un grand développement en France.

Le badminton est un jeu d'origine anglaise. Il doit son nom au château du duc de Beaufort, Badminton House, dans le Gloucestershire, où il prit naissance.

Ce sport, plus ancien que le tennis, se jouait, dans ses débuts, en plein air, mais, à partir de 1885, il ne se pratiqua plus qu'à l'intérieur ; il était très populaire aux Indes.

Ce ne fut qu'en 1875 qu'un club se forma à Folkestone, en Angleterre. Le badminton prit peu à peu un développement important, et, en 1893, une Association de Badminton anglaise, fut formée par le colonel Dolby. Depuis lors, l'essor de ce jeu fut tel, qu'à l'heure actuelle, il existe plus de 400 clubs affiliés à l'Association.

Le badminton fit sa première apparition, en France, en 1898, à Saint-Servan, où un club fut formé pour, malheureusement, disparaître peu de temps après. On peut considérer Dieppe comme le berceau du badminton, en France. Ses débuts, en 1900, furent pénibles, par l'impossibilité de trouver un local approprié. Il ne prit vraiment de l'extension qu'à partir de 1907, lorsque M. Ch. Meyer, avec son esprit très sportif, mit à la disposition du club son grand garage de la rue Thiers. Depuis ce jour, le badminton, à Dieppe, entra dans une ère de prospérité toujours croissante. En 1908, il était affilié à l'U. S. F. S. A. et à l'Association de Badminton d'Angleterre. C'est le premier club de badminton officiellement reconnu en France.



UN « DROP »

C'est à Dieppe, que se disputa le premier tournoi international de badminton, en 1908, et, pour la première fois aussi, la Coupe de France.

Le badminton se joue avec une raquette sensiblement plus petite qu'une raquette de tennis, très légère et très souple, pesant environ 220 grammes, et un volant spécial, très rigide, de forme allongée, et tres rapide. On peut jouer au badminton en simple et en double comme au tennis.

En principe, la partie se compose de deux manches et d'une belle s'il y a lieu. Chaque manche se joue en 15 points.

En ce qui concerne les simples, on tire au sort, comme au tennis, pour le choix du service. Le joueur en service (server) doit alors se tenir à l'intérieur des limites du demi-court de droite et, pour le service seulement, envoyer le volant dans le demi-court diagonalement opposé en ayant soin (également pour le service seulement) que le volant ne soit frappé par la raquette qu'en dessous de la hauteur de la ceinture du joueur. A partir de ce moment, le volant est en jeu et on peut le renvoyer à n'importe quel endroit du court opposé et le frapper à n'importe quelle hauteur.

Le volant reste en jeu tant qu'il ne sera pas tombé par terre, soit à l'intérieur ou à l'extérieur du court, ou qu'il n'aura pas été arrêté dans sa course par le filet ou par le corps d'un joueur. Un joueur ne peut compter qu'autant qu'il est en service. Il garde le service tant qu'il n'aura pas commis de faute. Lorsque le server commet une faute, le service passe à l'adversaire qui ne peut commencer à marquer des points qu'à ce moment. Le service se repasse ainsi à la suite des fautes des joueurs en service jusqu'à ce que l'un d'eux soit arrivé à 15, c'est-à-dire qu'il soit vainqueur de la manche.

Les joueurs changent de court pour la manche suivante. Et, s'il y a une belle, ils changent à 8.

En ce qui concerne les doubles, le camp qui a tiré n'a qu'une main à ce premier service. Pour les services suivants, le service ne passe pas comme au tennis à l'adversaire, mais est continué par le partenaire.

Le service se fait de la même façon, en commençant par le court de droite et en alternant le service de droite à gauche successivement, le partenaire du server changeant ainsi de place avec lui, à chaque service.

Les adversaires, pour la réception des services restent tout le temps sur leurs demi-courts respectifs.

L'Ealing Bath Badminton Club, l'un des meilleurs clubs de Londres, a envoyé une équipe de douze joueurs, choisis et accompagnés par M. P.-W. Taylor, secrétaire de ce club, douze joueurs du Badminton Club Dieppois ont eu l'honneur de défendre les couleurs françaises contre cette redoutable équipe.

Le club de Dieppe a connu la défaite, sauf dans l'épreuve double dames, mais cette défaite fut des plus honorables.

S. HOLL.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 2 FÉVRIER. — *Cyclisme.* — Réunion au Palais des Sports.

DIMANCHE 2 FÉVRIER. — *Football Rugby.* — Colombes. — Match Racing Club-Sporting Club.

DIMANCHE 2 FÉVRIER. — *Hippisme.* — Courses à Pau.

DIMANCHE 2 FÉVRIER. — *Coursing.* — Meeting de Fontenoy, au Tremblay.

MARDI 4 FÉVRIER. — *Football Rugby.* — Colombes. — Match Racing-Newport Football Club.

JEUDI 6 FÉVRIER. — *Hippisme.* — Courses à Pau.

VENDREDI 7 FÉVRIER. — *Sports d'hiver.* — Stockholm. — Première journée des eux du Nord.

SAMEDI 8 FÉVRIER. — *Boxe.* — Soirée du Wonderland

RESULTATS TECHNIQUES

DU 20 AU 27 JANVIER

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 24 JANVIER. — Madrid. — L'aviateur suisse, Oskar Bider, traverse les Pyrénées, volant de Pau à Madrid, soit 500 kilomètres, dont 100 kilomètres de montagne.

SAMEDI 25 JANVIER — Domodossola. — L'aviateur Jean Bielovucic traverse les Alpes, volant de Brigue à Domodossola, renouvelant l'exploit qui coûta la vie à Chavez.

CYCLISME

DIMANCHE 26 JANVIER. — Palais des Sports. — *Match Guignard-Wiley* (derrière motocyclettes) : 1e manche (15 kilomètres) : 1. Wiley, en 12 m. 36 s. s. 4/5 ; 2. Guignard, à 25 mètres. — 2e manche (25 kilomètres) : 1. Guignard.

Match Franco-Américain (40 kilomètres, derrière tandems) : Brocco, en 48 m. 56 s. 4/5 ; 2. Berthet, à 225 mètres ; 3. Walthour, à deux tours ; 4. Moran, à 5 tours.

ATHLÉTISME

JEUDI 23 JANVIER. — Boxe. — *Championnats militaires : Poids mouche :* Gloria. — *Poids coq :* Lavergne. — *Poids plume :* Mariteau. — *Poids légers :* Marcel Denis. — *Poids mi-moyens :* Moisy. — *Poids moyens :* Richez. — *Poids mi lourds* . Eustache.

SAMEDI 25 JANVIER. — Boxe. — Jeff Smith bat Bernard, en 10 rounds.

SAMEDI 25 JANVIER. — Football Rugby. — Twickenham. — Le match France-Angleterre est gagné par l'Angleterre, par 20 points à 0.

DIMANCHE 26 JANVIER. — Football Rugby. — Paris. — Le match Bordeaux Etudiant Club contre Stade Français est gagné par les Bordelais, par 8 points à 3.

A Colombes. — Le Sporting Club Universitaire de France bat le Stade Nantais, par 11 points à 3.

DIMANCHE 26 JANVIER. — Football Association. — Charenton — L'Association Sportive française bat le Club Français, par 4 buts à 0.

SPORTS D'HIVER

SAMEDI 25 JANVIER. — Christiania. — Le norvégien Oscar Mathiesen bat son record mondial de patinage sur 10.000 mètres faisant le temps de 17 m. 36 s. 2/10 (ancien record, 17 m.46 s.2/10).

HIPPISME

Prix de Monaco (steeple handicap, 10.000 francs, 3.500 mètres) : 1. Remue Menage, à M. Camille Blanc (R. Sauval) ; 2. Ulpholsterer. — P. M ; gag. 20 fr., pl. 10 fr. 50, 7 fr. 50.

DIMANCHE 26 JANVIER. — Pau. — *Prix du Cercle anglais* (haies, handicap, 3.000 mètres, 5.000 francs) : 1. Le Sylphe, à M. Rigaud (W. Head) ; 2. Polo Alto ; 3. Bravissimo. — P. M. ; gag. 28 fr. 50 ; pl. 11 fr. 50, 16 fr., 27 fr.

TIR AUX PIGEONS

MARDI 22 JANVIER. Pau. — *Prix du Restaurant du Tir* (10.000 francs) : MM. Morize, Crotto et de Ochoa se partagent les trois premiers prix.

MERCREDI 23 JANVIER. — Paris. — Cercle du Bois de Boulogne. — *Prix d'Argenteuil :* 1. MM. E. Loret de Mala et Paul Bignon, tuant 5/5.

SAMEDI 25 JANVIER. — Monte-Carlo. — *Prix de Monaco* (série) : 1. M. Gagliardi, à 29 m. tuant 16/16, il gagne 8.150 francs ; 2e M. Morri, à 26 m. 1/4, tuant 15/16, il gagne 4.970 francs ; 3. M. G. Harrisson, à 24 m., tuant 14/15, il gagne 2.580 francs.

TIR

VENDREDI JANVIER. — L'*Assaut au Pistolet* (balles Devillers) : *Première poule* (8 tireurs) : 1. Pétrocochino, 7 1/2 ; 2. Docteur de Sévédavy, 7. — *Deuxième poule* (11 tireurs) : 1. Alcobendas, 8 1/2, 2. De Paul, 8 1/4. — *Troisième poule* (8 tireurs) : 1. Capitaine Faure, 6 1/2 ; 2. de Montcabrier, 5 1/4. — *Quatrième poule* (8 tireurs) : 1. Galand, 7 1/4 ; 2. Guignard, 7. — *Cinquième poule* (8tireurs) : 1. Bonnette, 8 1/2 ; 2. Capitaine Faure. — *Sixième poule* (8 tireurs) : 1. de Paul, 7 1/4 ; 2. docteur Devillers 6 1/4 — *Septième poule* (7 tireurs) : 1. Bonnette, 6 3/4 ; de Moncabrier, 5 1/2.

CE QU'IL FAUT LIRE

LES SPORTS D'HIVER

PAR RENAUD DE LA FRÉGEOLIÈRE ET MAGNUS,

Ce volume, orné de 48 pages d'illustrations photographiques et cinématographiques est le guide indispensable de tous ceux qni veulent connaître la technique de tous les sports d'hiver. *Les Sports d'Hiver* font partie de la collection illustrée *Sports-Bibliothèque* qui se compose de 24 volumes. (PIERRE LAFITTE et Cie, éditeurs.)

De la piste à la scène (1)

PAR PAUL BOURRILLON, ancien champion du monde cycliste

La lutte se circonscrivait entre Jacquelin et moi, car, à cent mètres du poteau, nous passions en trombe notre camarade. Il semblait que la course allait se terminer par un match à deux, émotionnant, lorsque tout à coup Jacquelin faisait une terrible embardée sur la droite, me balançant outrageusement et m'empêchant ainsi de continuer mon effort. Impulsif, je me relevais aussitôt, la main en l'air pour réclamer. Ce geste, très juste, me perdait, car tandis que Jacquelin passait le poteau en vainqueur, Chinn revenant, très fort, prenait la seconde place que j'avais abandonnée. Mal m'en prit, car les juges, tout en reconnaissant le bien-fondé de ma réclamation, se contentaient d'infliger une amende de cent francs à Jacquelin, après une longue discussion. S'ils l'avaient déclassé, en effet, le bénéfice de cette modification à l'ordre d'arrivée, aurait avantagé seulement Chinn, qui serait passé premier, alors qu'il n'avait pas eu à souffrir de l'écart de mon rival.

Vraiment, je ne semblais pas aidé par la chance. Il m'arrivait toujours, au dernier moment, un incident qui m'empêchait de recueillir le fruit de mon travail. Mais, fataliste avant tout, je pensais intérieurement que ce n'étaient pas toujours les mêmes qui étaient appelés à fournir le troupeau des victimes, et qu'un moment viendrait où je pourrais, enfin, m'imposer définitivement.

Allais-je être plus heureux dans mon second championnat de France ? Hélas! Mes partisans allaient encore enregistrer une déception, et vraiment, si cette série noire continuait, je n'aurais plus le moindre admirateur. Il y avait de quoi, en effet, être découragé.

Là, encore, je remportais, avec une facilité dérisoire, ma série et ma demi-finale pour rencontrer, dans la dernière épreuve, mon vieux rival, Jacquelin et Mercier. Jacquelin put placer, au bon moment, son démarrage foudroyant, et le résultat fut qu'il était inutile d'essayer de le rejoindre. Ecœuré, je ne luttai même pas pour la seconde place que je laissai à Mercier. Mais cette défaite me donna une idée que je me mis en devoir de travailler: « Pourquoi ne démarrerais-je pas comme Jacquelin ? » Ce fut le seul profit que me rapporta la course. Je n'eus pas à m'en plaindre par la suite.

CHAPITRE X

JE GAGNE LE CHAMPIONNAT DU MONDE

Sur ces entrefaites, je partis à l'étranger faire quelques courses. A Genève, je gagnais le Grand Prix de l'Exposition devant Huet, Buechner et consorts. Puis, le 3 août, à Paris, au Vélodrome de la Seine, je battais les Américains Kiser et Murphy. Je me rendais aussitôt après à Anvers, pour y disputer le Grand Prix, mais, une fois de plus, Jacquelin triomphait de moi. Chinn et Fischer s'étaient classés deuxième et troisième et je devais me contenter de la quatrième place, quoique ayant été tassé par Jacquelin.

Je me rendis auprès des juges, pour me plaindre et réclamer. Je fus reçu par M. de Beukelaer:

— Je viens protester, lui dis-je, parce que j'ai été gêné par Jacquelin!

— Ah!

— Je dépose donc une réclamation.

— Ah!

— Et j'espère obtenir gain de cause, puisque j'ai le droit pour moi.

— Adressez-vous au juge arbitre.

— Quel est-il ?

— C'est moi, me répond M. de Beukelaer.

— En ce cas, que décidez-vous ?

— Avant toute chose, lorsqu'on dépose une réclamation, il faut donner cinq francs.

— Les voilà!

— Eh bien! je repousse votre réclamation, conclut M. de Beukelaer en empochant mes cent sous et en tournant les talons.

Il y a des juges à Berlin...

Je partis courir ensuite à Brighton pour le championnat d'Angleterre. L'épreuve se disputait sur 15 milles et nombreux étaient ceux qui pensaient que je ne suivrais pas le train sur une aussi longue distance. Tous les hommes de train étaient engagés, les Jenkins, les Gascoyne, les Parlby et tous s'étaient ligués contre moi, le *Frenchman*, qui osais vouloir leur prendre un titre national.

(1) Voir les numéros 743 et suivants.

Un amateur même, dont je ne me rappelle pas le nom, avait été autorisé à prendre le départ. A chaque tour, il y avait une prime au poteau, c'est dire si la lutte était vive de bout en bout. J'avoue que ce fut une course très dure. Je tins bon jusqu'à la fin, malgré la coalition, en ayant soin de répondre à toutes les attaques et en ne me laissant jamais enfermer. J'arrivai ainsi au dernier tour où j'emballai à fond, terminant relevé, lorsque je m'aperçus, en regardant sous mon bras, que l'amateur avait pris ma roue, revenait très fort et allait me coiffer sur le poteau. Grâce à ce coup d'œil indiscret, je donnai quelques coups de pédale qui me permirent de conserver le meilleur par une demi-longueur.

Je remportai un beau succès, mais j'entendis une réflexion qui me piqua au vif:

— Ce n'est pas étonnant que le Français ait battu nos hommes, déclarait un officiel, il a des roues très légères et est par conséquent avantagé.

Furieux de cette appréciation destinée à amoindrir mon mérite après l'une des courses les plus dures de ma carrière, où tous mes adversaires s'étaient entendus comme larrons en foire pour me battre, se relayant sans cesse, s'épuisant un à un et abandonnant chacun leur tour pour me fatiguer et

L'ANGLAIS CHINN

Le coureur Chinn fut l'un des plus beaux sprinters que l'Angleterre ait produit.

m'écœurer, j'allai auprès de ce vénérable gentleman et lui déclarai aussitôt :

— Vous croyez que ce sont mes roues qui m'ont fait gagner, grâce à mes pneumatiques collés ? Eh bien! je propose un match à disputer immédiatement avec n'importe lequel de vos sprinters et je monterai une bicyclette munie de roues Dunlop démontables jante acier, comme celles de vos coureurs. J'en ai toujours avec moi pour mon travail à l'entraînement. Acceptez-vous ?

Mon offre tenta mon interlocuteur. Il en fit part à ses amis et bientôt un groupe de sportsmen constituait une bourse pour récompenser celui qui ferait le tour de piste le plus rapide. Cette épreuve contre la montre prouva qu'avec des roues légères ou lourdes j'avançais aussi vite et je gagnai nettement, battant de 4/5 de seconde le temps le meilleur effectué par mes rivaux. La critique tombait d'elle-même et je fus longuement applaudi.

Les championnats du monde se disputaient, cette année-là, à Copenhague. C'était un déplacement considérable et j'hésitai longtemps avant de me décider à le faire. Parmi ceux qui allaient essayer d'inscrire leur nom sur le glorieux palmarès, se trouvait mon vieil ennemi Jacquelin qui, depuis quelque temps, m'infligeait de si cruelles défaites. Si je pouvais prendre une éclatante revanche ? Ce fut surtout cet espoir qui m'engagea à partir. Je n'eus pas à le regretter.

Je dois avouer qu'ils étaient rares ceux qui me reconnaissaient une chance dans la grande compétition internationale, étant donnés les succès ininterrompus de Jacquelin, qui était considéré comme le favori. Cette opinion de la foule et des connaisseurs, au lieu de me démonter, me donna au contraire beaucoup plus de courage et d'énergie. Je ferais l'impossible pour triompher.

La piste de Copenhague était loin d'être brillante. Elle mesurait 333 mètres, mais ses lignes droites étaient très insuffisantes et il fallait tâcher d'emballer en tête pour ne pas être battu. Je m'en étais rendu compte à l'entraînement et je suivis cette tactique. Le résultat fut que Jacquelin ne put me remonter et que je le battis nettement, quoique d'une demi-roue seulement, tandis que Barden se classait troisième. Sur une réclamation de l'Anglais, Jacquelin fut même distancé.

L'enthousiasme de la foule me fit un réel plaisir, mais rien n'était plus doux pour moi que d'avoir battu mon terrible rival dans une course aussi importante et devant les personnages les plus puissants qui se soient jamais rencontrés dans une loge officielle.

Dans l'enceinte royale où je fus conduit après ma victoire, se trouvaient en effet le vieux roi Christian de Danemark, le père, peut-on dire, des souverains d'Europe, la reine d'Angleterre, l'impératrice douairière de Russie, etc., etc. J'étais plutôt intimidé devant ce parterre princier et ne savais trop quelle contenance prendre, tant ces gloires étaient aimables et affectueuses, me félicitant en français et me donnant chacune un souvenir.

L'impératrice douairière de Russie ne savait que m'offrir. Elle cherchait vainement, lorsque tout à coup elle me demanda:

— Etes-vous superstitieux ?

— Non, Majesté!

— En ce cas, prenez ces opales et vous les ferez monter en épingle de cravate, en souvenir du triomphe que vous avez remporté devant moi.

Et elle détachait, d'un collier qu'elle portait, deux magnifiques opales. Je m'empressai d'en faire faire une épingle de cravate. Mais, chaque fois que je la portais, il m'arrivait quelque incident fâcheux. Dès que je cessais de la mettre, tout se passait bien. Je décidai de la conserver comme bijou précieux, mais de ne plus l'avoir sur moi, à aucun prix.

Un jour, des amis qui savaient le cadeau que m'avait fait l'impératrice douairière de Russie, me dirent:

— Vous ne nous avez jamais montré votre belle épingle. Vous devriez l'apporter la prochaine fois que vous viendrez dîner!

— Entendu.

Quelques jours après, je vais chez eux avec, à ma cravate, le fameux joyau. Admiration, compliments, puis on passe à un autre sujet. Vers la fin de la soirée, pour je ne sais plus quelle vétille, nous commençons à discuter, puis les choses s'enveniment, nous nous disputons, l'affaire allait même tourner très mal et je quitte ces amis intimes en claquant les portes et en jurant que je n'y remettrais jamais plus les pieds.

En rentrant, encore sous l'empire de la colère, j'aperçois soudain, dans la glace, mes opales.

« Ça y est, me dis-je, c'est encore une fourberie de ces porte-malheur! »

Et, le lendemain, revenu à des idées plus nettes, je retournais, presque repentant, chez mes amis :

— Oublions tout, voulez-vous? Je vous avais déclaré que mes opales me jouaient, sans cesse, des mauvais tours. Je les portais hier!

La réconciliation fut touchante, oh! combien! mais je décidai de me séparer définitivement de ce précieux, mais compromettant souvenir.

Je ne suis pas superstitieux, vous ai-je dit, et pourtant, en une autre circonstance, j'ai eu à reconnaître la puissance d'un porte-guigne.

Le coureur anglais Parlby était l'un des types les plus caractéristiques de la victime de l'infortune. Rien ne lui réussissait. Malgré sa valeur, il ne pouvait arriver à s'imposer. Tout lui était contraire et il nous faisait même de la peine, car nous reconnaissions qu'il était vraiment visé par la fatalité. Un jour, ayant besoin d'argent, il me demanda de lui en prêter. Je ne lui refusai pas ce petit service, et il ne voulut pas me faire cet emprunt sans me donner en gage une bague, d'ailleurs fort belle,

qu'il portait. Depuis ce jour, chaque fois que j'avais ce bijou à mon doigt, j'étais sûr qu'il m'arriverait quelque chose de désagréable. J'étais vraiment le jouet de ce porte-malheur comme j'avais été le jouet de l'épingle d'opales.

Mon camarade Champion remarqua un jour cette bague.

— Tiens ! tu as une jolie chose ! Veux-tu me la vendre ? me demande-t-il.

— Je n'en ai pas le droit, elle appartient à Parlby. C'est à lui qu'il faut t'adresser.

Il alla le trouver, le marché fut conclu. Champion me remit la somme que me devait le coureur anglais et devint propriétaire de la bague. A dater de ce jour, il traversa une période de malchance rare, tombant dans presque toutes ses courses, jusqu'au moment où il s'en sépara. Et, pendant ce temps, Parlby connaissait une période de prospérité à laquelle il n'était pas accoutumé.

Mais revenons aux championnats du monde de Copenhague. Pour la première fois, le champion professionnel devait être opposé en un match au champion amateur pour le titre de « champion unique du monde ».

J'étais opposé ainsi, le lendemain de ma victoire à l'Irlandais Reynolds. Je dois reconnaître, sans forfanterie, que ce fut là une véritable promenade de santé et que je gagnai comme je voulus, triomphant de trois longueurs, sans l'ombre d'une lutte. La *Marseillaise* salua ce succès et, vraiment, cet hymne national, joué en votre honneur à l'étranger, vous donne un frisson inoubliable.

J'étais champion du monde, il fallait que je me rende digne de ce titre. Déjà, mes ennemis, à peine le résultat proclamé, déclaraient que ma victoire était due à la chance. Depuis longtemps, j'étais habitué à ces procédés et je savais qu'il vaut mieux avoir beaucoup d'ennemis que trop d'amis. Le nombre des gens hostiles constitue, sans aucun doute, le thermomètre parfait du succès. Plus ils sont nombreux, plus vous avez de valeur.

CHAPITRE XI

JE VAIS COURIR EN RUSSIE

Après Copenhague, je me rendais à Odessa où j'avais été engagé par ma maison. C'était sans enthousiasme que je faisais le déplacement, car j'avais déjà goûté des mœurs russes et cela m'avait suffi.

Un impresario m'avait fait en effet signer un contrat en bonne et dûe forme pour aller à Moscou. Je recevais 8.000 francs de fixe, plus mes frais. Confiant en la parole des organisateurs, je n'avais pas demandé le versement d'avance. J'arrive là-bas, mes machines restent en douane, impossible de les avoir pour courir. Bien entendu, je refuse d'en monter d'autres. J'y suis obligé, sous menace d'arrestation, si je n'accepte pas. Je me soumets donc, je cours, je gagne, je passe à la caisse.

Là, on m'aligne 4.000 francs, soit la moitié de la somme conclue.

— Vous faites erreur ! J'ai droit à 8.000 francs, plus mes frais !

— Comment cela ?

— Dame ! j'ai signé un contrat avec votre représentant.

— Mais il n'avait pas qualité pour engager notre argent.

— Alors ?

— C'est à prendre ou à laisser. Voilà 4.000 francs !

Je vais me plaindre aussitôt au Consul de France qui, très aimablement, me conseille :

— Vous n'avez aucune chance de toucher la somme promise ! Prenez ce qu'on vous offre, sans quoi vous n'aurez rien !

Je dus en passer par là, mais en me jurant d'avoir ma revanche. Je la trouvai à Odessa où je me rendis après le championnat du monde avec Marius Thé.

Nous arrivons et nous sommes reçus merveilleusement bien. Le docteur Troyano, président du Club Vélocipédique, nous attendait à la gare. Il nous invite à dîner. En attendant l'heure du repas, nous nous promenons et il nous montre les somptueuses affiches tricolores, sur lesquelles se détachent en lettres colossales les mots suivants :

PAUL BOURRILLON

CHAMPION DU MONDE

Je me rengorge, en pensant surtout au cachet royal que je vais toucher.

Au dessert, le soir, j'aborde la délicate question.

— Quelles courses dois-je courir ? Et quels prix gagnerai-je ?

— Dans la première course, me répond très sérieux le docteur Troyano, le prix consiste en une médaille d'or. Dans la seconde, le vainqueur touche 75 roubles.

Je bondis littéralement :

— C'est une plaisanterie, j'aime à penser ! Monsieur, avant d'être champion du monde, je ne courais jamais à moins de 1.500 francs par réunion. Mais depuis ma victoire j'ai augmenté de prix, et comme j'ai été volé à Moscou, j'exige 2.500 francs par réunion, pas un sou de moins, ou je repars immédiatement.

— Mais vous voulez nous ruiner. C'est impossible ! Comment, vous un Français, vous osez être aussi exigeant, alors que la Russie et la France fraternisent, que ces deux pays ressentent une telle sympathie l'un pour l'autre. Souvenez-vous de toutes les manifestations vibrantes d'amitié qui viennent de se dérouler entre les deux nations amies. Je pense qu'après cela, vous consentirez une réduction.

Marius Thé était abasourdi par ce cynisme. Il ne pouvait que s'exclamer furieux : « Pécaïre ! Pécaïre ! »

— Je ne suis pas venu ici, retorquai-je, pour cimenter l'amitié de deux pays, mais pour gagner ma vie. S'il y a eu malentendu entre vous et ma maison, tant pis, quant à moi, je repars ce soir. Au plaisir de vous revoir, monsieur

Et je pars. Je vais à l'hôtel faire mes malles, tandis que le voyageur général de la maison Peugeot pour la Russie, M. Niederost, s'interposait entre le terrible Troyano et moi et parvenait à faire revenir à la raison mon fougueux adversaire.

L'ANGLAIS PARLBY

Parlby était un très brillant coureur de vitesse, mais il n'était pas servi par la chance.

C'est à la gare au moment où je me disposais à prendre le train qu'ils venaient me supplier de rester. Un long marchandage ne réussissait pas à me faire réduire un sou de mes prix. Le docteur acceptait enfin. Mais ce n'était pas fini.

Le lendemain, je me rends au Vélodrome et, avant d'entrer en piste, je vais à Troyano et lui tiens ce discours :

— Au cas, où, comme à Moscou, vous n'auriez pas qualité pour signer, je tiens à vous prévenir que je ne prendrai le départ que lorsque j'aurai mes 2.500 francs de la séance d'aujourd'hui. Je ne vous demande pas encore ceux de demain. Mais comme je veux m'entourer de toutes les garanties, je vous demande instamment de me donner un chèque sur le Crédit Lyonnais, payable à Paris.

Je renonce à dépeindre la figure de mon ennemi mortel, à partir de cet instant, et sa déconvenue lorsqu'il se rendit compte qu'il fallait en passer par mes volontés. Je courus, l'argent en poche et je gagnai tout, mais le lendemain, par vengeance, j'étais agoni de sottises dans tous les journaux où, suprême injure, j'étais accusé de prendre chaque matin, à l'hôtel, un bain de Champagne.

Le résultat de cette campagne fut qu'un groupe de sportsmen se constitua offrant une prime de 100 roubles d'abord, puis de 200 et enfin de 300 au coureur qui me battrait, ce qui ne se produisit pas. Les Russes se vengèrent sur ce pauvre Marius Thé qui, dans une course derrière entraîneurs, comptait sur moi pour lui mener les deux derniers tours. Au moment où j'arrivai pour prendre ma machine, je constatai que les pneus avaient été crevés par une main charitable. Et mon pauvre camarade fut ainsi battu par le coureur qu'entraînait mon rival direct, Outochkine.

Les coureurs russes, pas plus que le docteur Troyano, n'étaient satisfaits de notre venue. La jalousie est de tous les pays. Aussi essayèrent-ils dans toutes les épreuves de m'enfermer, mais je réussis à déjouer leurs calculs. Commençais-je à acquérir de la tactique ? Pourquoi pas ?

Mais mon véritable ennemi était le Russe Outochkine, qui ne me pardonnait pas de lui infliger ses premières défaites dans un pays où il avait la réputation d'être invincible. Il avait même battu le célèbre amateur Diakoff, au moment où celui-ci était en pleine forme.

L'orgueil d'Outochkine étant poussé à l'extrême, vous devinez s'il me voyait d'un bon œil. Avant mon arrivée, il s'était flatté de me battre à plates coutures, grâce à son 100 mètres très rapide et à ses finesses en course.

Or, les coureurs n'étaient appréciés en Russie que d'après leur temps du tour de piste, et leur entraînement, qui durait de deux à trois heures par jour, se résumait à exécuter des enlevages d'un tour. Cette préparation spéciale les rendait remarquables dans ce genre. Les plus mauvais faisaient 26", 25 4/5, 25 3/5, sur les 370 mètres de la piste en circuit d'Odessa, aux virages insuffisamment relevés. Le premier jour de course, Outochkine avait fait 24", moi, 24" 1/5. Après cet essai, auquel je n'avais attaché qu'une importance relative, mon plus rude adversaire y était allé de sa rodomontade, déclarant qu'il se jouerait de moi. Grande fut sa déception le lendemain quand je le battis. Lui, qui bégayait énormément, pouvait à peine articuler une parole.

J'avais éprouvé quelque peine à me remettre en état à Odessa, car je venais d'avoir un abcès à la jambe qui m'avait empêché de m'entraîner pendant plusieurs jours. Il provenait d'une aiguille qui s'était introduite dans ma jambe, je ne sais comment, et que je portais sur moi, de cette originale façon, au championnat du monde.

A Odessa, je gagnais donc facilement, parvenant à dominer de loin Outochkine. Dans la course de deux verstes, je le précédais, gagnant relevé, et dans les 5 milles avec entraîneurs, je rejoignais mes pacemakers le premier, lâchais le peloton qui ne pouvait me rejoindre et me classais premier sans lutte encore devant Outochkine.

Ces courses furent les dernières que je fournis en plein air en 1896. Je rentrai à Paris, légèrement fatigué, et je me rendis ensuite à Marmande, où j'étais attendu avec impatience, pour recevoir un accueil vraiment touchant, et je dirais même grandiose si je ne craignais de sembler prétentieux.

Mes braves compatriotes, ayant lu dans les journaux que le coureur anglais, Arthur Linton, avait été l'objet, lors de son retour au Pays de Galles, d'une série de fêtes et de manifestations enthousiastes, avaient décidé de me recevoir avec autant de pompe. Mais il avait été entendu que je ne saurais rien de ces projets, car, connaissant mon caractère farouche et timide, on craignait que je ne rentre pas dans ma ville natale.

Une grande souscription régionale avait été ouverte où tous les dons, même les plus minimes, étaient acceptés. Elle avait si bien rendu, qu'un splendide programme avait pu être élaboré, avec pavoisement de la ville, arc de triomphe, feu d'artifices, toute la lyre en un mot. Où étaient mes rêves de jeunesse ? Même lorsque j'étais le plus optimiste, jamais je n'avais pu penser qu'un jour viendrait où je serais l'objet de semblables fêtes.

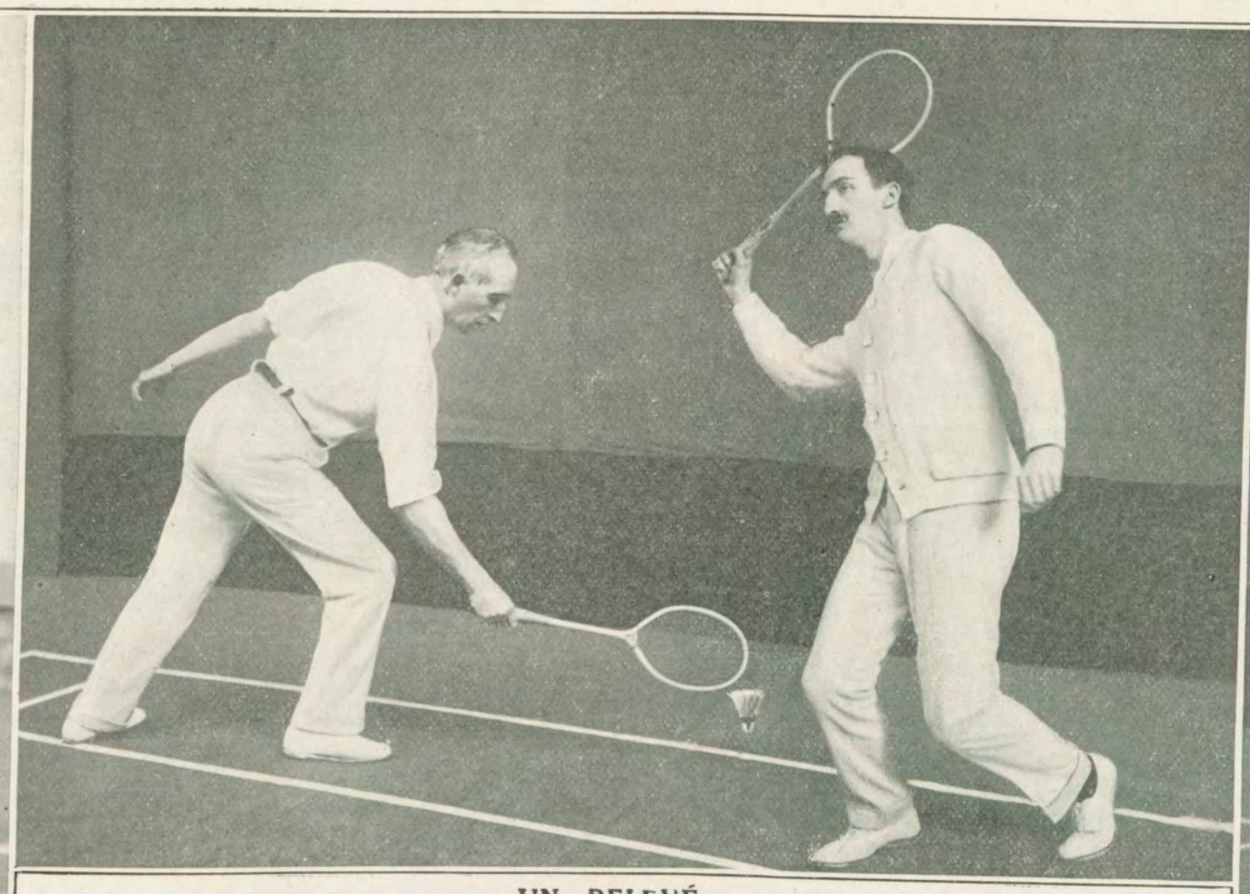
J'avais annoncé mon arrivée à mes parents et ils avaient informé le comité local organisateur. Le délégué de ce comité, qui était un de mes bons amis de Marmande, venait me chercher jusqu'à Bordeaux. Etant donné qu'il y avait longtemps que je ne l'avais pas vu et que je venais de gagner le championnat du monde, que d'autre part il était souvent appelé à Bordeaux pour ses affaires, je ne m'étonnais pas outre mesure de ce dérangement. Nous prenons tous deux le train à destination de Marmande, parlant de choses et d'autres, et arrivant lentement, mais sûrement, à notre destination.

(A suivre.) PAUL BOURRILLON.

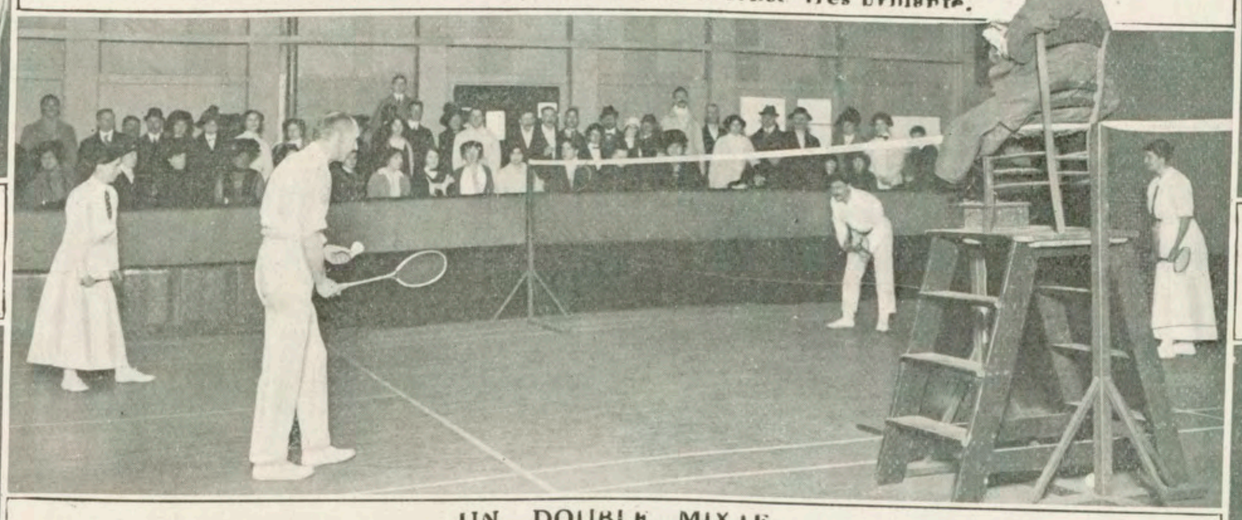
TOUS LES LECTEURS
DES PUBLICATIONS
PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.
EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris.

LE JEU DE BADMINTON

LE SERVICE
Le badminton est un jeu anglais qui est appelé à prendre un grand développement.



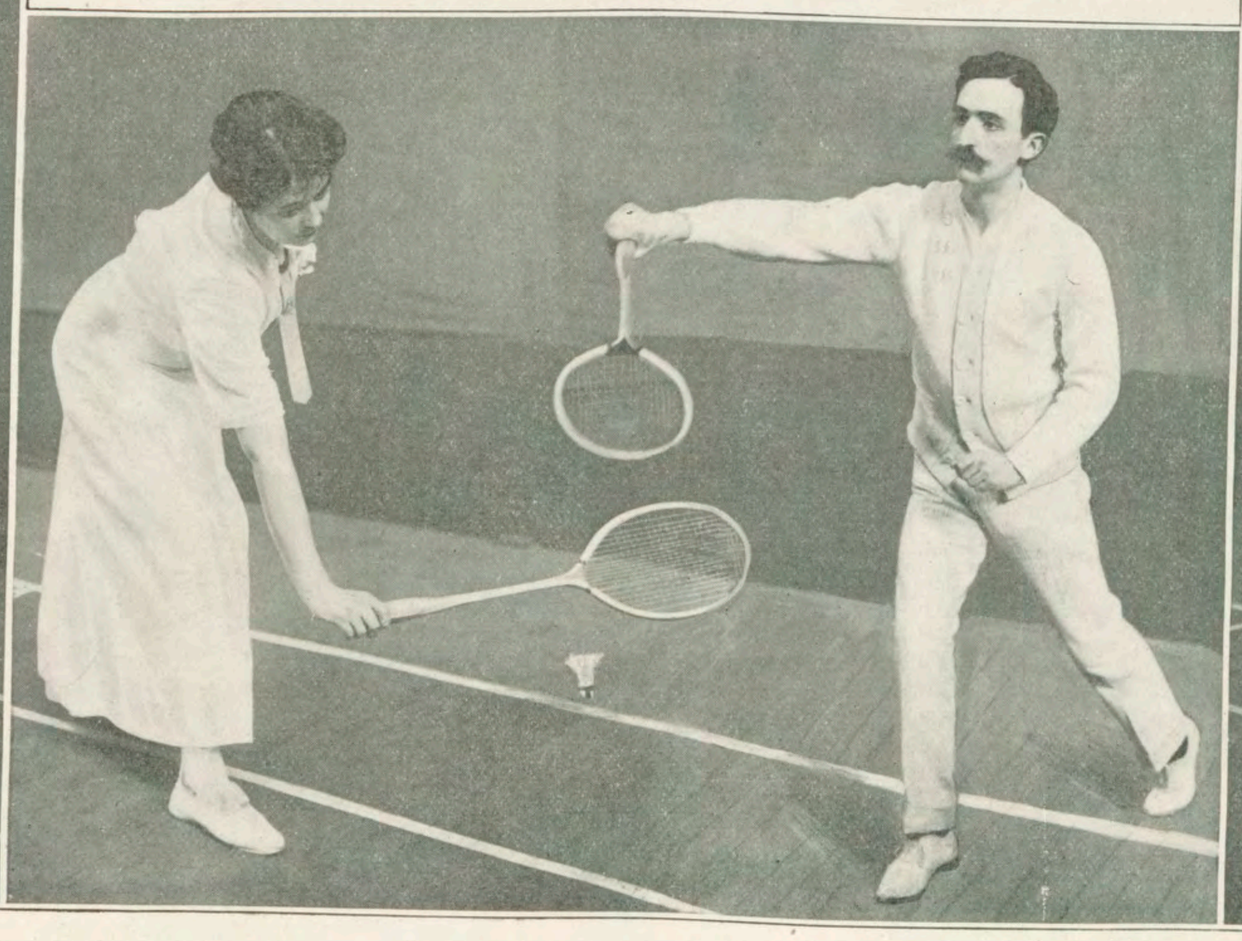
UN RELEVÉ
Un match vient de se jouer à Dieppe, entre l'Ealing BathBadminton Club, un des meilleurs clubs de Londres et le Badminton Club Dieppois ; nos joueurs furent battus, mais ils opposèrent une défense très brillante.



UN DOUBLE MIXTE
Le badminton se joue avec une raquette très légère et très souple, pesant environ 220 grammes et un volant spécial très rigide. On peut jouer, en simple et en double, comme au tennis.

UN SMASH
Le smash est un des coups les plus difficiles, qui exige une grande pratique du badminton.

DÉGAGEMENT A REVERS
Le dégagement consiste à prendre le volant en dessous pour le relancer à grande allure.



UNE FIN DE SMASH
Beaucoup de champions anglais, réputés au tennis, sont des fervents du badminton, car ce sport demande des qualités de précision et de rapidité, qui leur permettent de rester en forme toute l'année.

LE DÉGAGEMENT
Le dégagement sert surtout à empêcher l'adversaire de tenter un smash.

L'AMÉRICAIN KRAMER A PARIS

LE CHAMPION DU MONDE, FRANK KRAMER

Le fameux sprinter, Frank Kramer, qui peut être considéré comme le meilleur coureur de vitesse actuellement et qui s'est d'ailleurs attribué la victoire dans le dernier Championnat du Monde, est enfin revenu à Paris, où il va disputer plusieurs épreuves. Il débutera en match contre notre champion Hourlier, qui semble être le plus qualifié des coureurs européens pour infliger une défaite à celui qui arrive avec la réputation de l'homme invincible.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.